This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

La Conferencia Ferroviaria

de 1905

OBRAS DEL AUTOR

«El Túnel de Argentera». — Tratado de construcción de túneles.

Enclavamientos entre las señales, agujas y otros aparatos de la vía.

Medios para evitar la aglomeración de mercancías en las grandes estaciones de los ferrocarriles españoles.

Señales destinadas á mantener la debida separación entre los trenes que circulan en el mismo sentido en las líneas de doble vía (Block-system).

Frenos continuos.

Enclavamientos sistema Saxby y Farmer.

Memoria sobre las mejoras que, con arreglo á los adelantos modernos, y desde el punto de vista de la seguridad de la explotación, pueden introducirse en el material fijo y móvil y en los sistemas de frenos y señales de los ferrocarriles españoles.

Fórmulas y tablas para el cálculo y trazado de los muros de sostenimiento.

Instrucción general para el transporte, almacenaje y empleo de las materias explosivas, que se usan en la construcción de las obras.

Pliego de condiciones generales que rigen en los contratos de construcción de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia.

Pliegos de condiciones facultativas que rigen en los contratos de las obras de explanación; fábrica; túneles; puentes metálicos; edificios de las estaciones, casillas, accesorios y cimentación del material fijo; para el suministro de traviesas de roble; para el suministro ó acopio de carriles de acero de 32'5 k. de peso medio por metro lineal y de accesorios de la vía; y balastaje y colocación de la vía.

La unificación y la numeración de la hora en la explotación de los ferrocarriles.

Impresiones de un viaje por los Estados Unidos.

EDUARDO MARISTANY y Vilart, 1855 -

La Conferencia Ferroviaria de 1905

Estudios económicos
sobre la explotación comercial de los ferrocarriles
españoles

Tomo I

BARCELONA

IMPRENTA DE HENRICH Y COMP.ª EN COMANDITA
Calle Córcega, 348
1905

Transportation
Library
HE
1901
.M34

PRÓLOGO

En muchas ocasiones he debido dolerme de dos cosas igualmente desagradables para toda persona enterada de lo que son, en realidad, los ferrocarriles españoles, á saber: de la ignorancia en que está la generalidad de las gentes de esta tierra de cuanto se relaciona con los asuntos ferroviarios, y de los prejuicios de la muchedumbre respecto á este particular, por efecto de su mismo desconocimiento, que la lleva hasta profesar una verdadera inquina contra las Compañías de ferrocarriles.

Y no se crea que esta falta de conocimiento y esta mala voluntad se hallen únicamente en las capas inferio-

res de la sociedad, donde podrían ser en cierto modo disculpables, sino que se encuentran, quizás más aún, en las clases medias de pequeños comerciantes é industriales, que parece debieran alcanzar mejor el sentido de la realidad en las cosas; y también en las clases que se llaman directoras, de las que cuando menos debiera esperarse la elevación de miras y la serenidad de juicio que conducen, por síntesis, á la recta solución de los asuntos, y hasta —aun cuando parezca inconcebible— en las propias esferas gubernamentales, donde ha de considerarse imperdonable el desconocimiento de la legislación vigente y de los derechos y de los deberes de cada uno, que, desgraciadamente, tantas veces se ha puesto allí de manifiesto.

Con motivo de la CONFERENCIA FERROVIARIA convocada por virtud del Real Decreto de 7 Julio de 1905 han salido á luz nuevamente y en todas partes los viejos prejuicios sobre las Compañías de ferrocarriles españoles, y es muy sensible para quien dedica

todos sus afanes y todas sus energías á la modernización de estos ferrocarriles, á pesar de cuantos obstáculos oponen á su acción la burocracia con sus expedientes, el fisco con sus impuestos y los intereses particulares con sus mezquindades, tener que oir nuevamente injustificados clamores contra nuestros servicios ferroviarios, casi siempre motivados por el desconocimiento de los asuntos. No ha mucho que, al volver á España, se quejaba alguien de lo mismo de que tantos españoles se han quejado, á saber: de que la Compañía española de M. Z. A. tenga en la estación internacional de Portbou un edificio para viajeros tan sencillo, por no decir mezquino, y sin marquesina alguna, cuando la Compañía francesa del Midi tiene en Cerbère, al otro lado del Pirineo, una estación internacional aparatosa y hasta con tinglado metálico; y hube de enterar entonces á quien por tal motivo clamaba contra la *incuria* y el *egoísmo* de la Compañía española, de que el Estado dejó de pagar á la extinguida Compañía de T. B. F.

más de seis millones de pesetas de las que debía satisfacerle por virtud de la subvención votada para la construcción de la línea de Gerona á la frontera, con los cuales se hubiese podido construir sobradamente en Portbou una estación como la de Cerbère; y de que, por el contrario, cuando la Compañía francesa del Midi llegó á la frontera y hubo de construir por lo tanto su estación internacional en Cerbère, fué auxiliada para el caso por el Gobierno francés con el importe de tal estación, importe bien crecido, puesto que la sola construcción del gran muro de sostenimiento necesario para afianzar la explanación costó un millón de francos.

Va pues buena diferencia de la conducta del Gobierno francés á la del Gobierno español: más todavía de la que va de la estación internacional de Cerbère á la de Portbou. Pero hay aún algo más elocuente para *patentizar* la decantada *incuria* y el manoseado *egoísmo* de las Compañías españolas. Cuando la de T. B. F., por tener ya

concluída la línea de Gerona á la frontera pidió autorización para explotarla, se la dijo que esto no era posible porque no había todavía en Portbou el necesario edificio para la Aduana; y, quieras que no, y aun cuando ni remotamente pudiera considerársela obligada á construir tal Aduana, no tuvo más remedio que construirla para poder sacar á la línea el deseado jugo. Claro está que la Aduana que en tales condiciones construyera aquella Compañía no pudo ni hubo de ser, como tampoco lo fué la estación, ningún palacio ni obra de coste extraordinario; pero, así y todo, esta es la hora en que la de M. Z. A. que la sucedió no ha podido recabar del Estado que su importe le sea satisfecho; y sólo de cuatro ó cinco años á esta parte y á fuerza de mucho reclamar ha logrado que le pague la Administración por el edificio de la Aduana un alquiler mezquino. Todo esto es muy doloroso de decir, pero más doloroso es que, por ser desconocido, se haga un cargo á la Compañía española de que no tenga su

estación internacional como la francesa. No quiero saber si es ó no verdad aquello de que cada pueblo tiene el Gobierno que se merece; pero no acierto á comprender cómo los que tal cosa tienen por verdad no admiten igualmente que tenga también cada pueblo las estaciones que se merece.

Mucho se habla en España, de continuo, aunque poco desgraciadamente se medita, sobre las diferencias que existen ó se suponen entre los servicios ferroviarios españoles y los del extranjero, y, sobre todo, entre las tarifas que rigen en unas líneas y en otras. Es un deber, hasta de patriotismo, ahogar con la reflexión este foco de malas inteligencias, uno de los principales productores del ambiente injusto que contra las Compañías de ferrocarriles españolas se ha creado.

Para comparar las tarifas de una línea férrea con las de otra es indispensable ver ante todo en qué condiciones se halla cada una, y tener en cuenta: 1.º, su longitud virtual, esto es, lo que representan de vía recta y ho-

rizontal los trozos que tenga en curva y en rampa, porque cuantos más sean éstos, más ha de costar la tracción y por tanto la explotación de la línea; 2.°, el número de vías hábiles en cada línea, pues ha de costar mucho menos su explotación si se dispone de vía cuádruple, ó triple, ó simplemente doble que si sólo se dispone de vía única; 3.°, la densidad de la población y de la producción de los países atravesados por la línea, porque es evidente que cuanto mayor sea el número de viajeros y de toneladas de mercancías que se hayan de transportar, con mayor baratura han de poder hacerse, por lo general, los transportes; 4.°, la naturaleza de la circulación corriente en cada línea, porque es indudable que cuanto más se especialicen los transportes, más baratos pueden ser éstos: un ferrocarril minero puede, por ejemplo, transportar el mineral, en igualdad de todas las demás condiciones, á un tanto por tonelada mucho más bajo que el ferrocarril de un país en que no haya minas; 5.°, la posibilidad de alcanzar

para un tráfico determinado un retorno más ó menos equivalente, lo cual puede influir mucho en las tarifas, como influye en los fletes; y 6.°, el coste de las primeras materias indispensables para el ferrocarril, como el carbón para las máquinas, la madera para las traviesas, el acero para los carriles, etc., de todo lo cual dependen los gastos de conservación y de explotación á que hay que atender.

Pero apenas se encuentra alguien que se digne fijarse en estas *minucias* cuando se trata de echar en cara á las Compañías españolas las tarifas de las Compañías extranjeras; ni siquiera se alcanza á comprender que las líneas españolas se hallan en situación muy distinta que las de Francia, Alemania y demás países del centro de Europa con las que se las compara, pues, mientras que éstas sirven un tráfico de tránsito importantísimo que permite la aplicación de tarifas diferenciales de base decreciente muy acentuada, nuestras líneas no tienen tráfico alguno de esta clase, porque España se halla en un

verdadero *cul de sac*. Y, por si esto no fuese bastante todavía, cuando se quieren comparar nuestras tarifas con las de las líneas extranjeras, se apela siempre á aquéllas de éstas que atraviesan las regiones más llanas y más ricas, jamás á las de las comarcas accidentadas y pobres que mejor pudieran servir como término justo de comparación; pues en el extranjero, como en España, son, y es justo y lógico que sean, bien distintas las tarifas de unas líneas y de otras.

Todo esto quiere decir que los gastos de explotación de los ferrocarriles españoles son, y deben ser, más elevados por unidad transportada que los de los ferrocarriles extranjeros. Pero no sólo pasa esto con los gastos de la explotación, sino también con las cargas, pues en España se paga por ellas, en promedio, un 5 ó un 6 por 100 de interés; mientras que en los demás países con que se nos compara sólo se paga un 3 ó un 4 por 100. Y ¿puede concebirse que haya alguien que no quiera comprender que las tarifas deben ser proporcio-

nales, en España como en el extranjero, á los gastos de explotación y á las cargas? ¿No resulta, por ventura, un colmo que, cuando en las memorias anuales de las Compañías de ferrocarriles españoles se ve que por efecto del aumento de los gastos y de las cargas disminuyen los productos del transporte por viajero-kilómetro y por tonelada-kilómetro, y cuando las Compañías á pesar de esto publican cada año tarifas especiales más baratas, se venga reclamando todavía nuevas rebajas que sólo fueran justificadas en quien las reclama si aparecieran en alza aquellos productos ó si aumentase el beneficio líquido?

Llégase por algunos hasta traer á colación y echar en cara á las Compañías españolas el precio extraordinariamente bajo á que resulta la tonelada-kilómetro en los Estados Unidos; pero no se fijan éstos en que allí aquel precio *extraordinariamente bajo* resulta así y todo remunerador para las Compañías americanas, porque allí así lo permiten los medios con que los Es-

tados y el Gobierno federal favorecen los ferrocarriles, la relativa pequeñez de los impuestos, una legislación extremadamente liberal y la carencia casi absoluta de reglamentaciones técnicas; mientras que aquí, la legislación vigente, los obstáculos burocráticos, la multitud de gabelas que sobre las Compañías y sobre el transporte pesan y la intervención de los funcionarios del Estado encarecen por modo extraordinario todo aquello á que alcanzan. Por otra parte, el tráfico de mercancías se contrae en los Estados Unidos á un pequeño número de productos que se transportan en cantidades considerables; ya se ha dicho cuánto influye esto en el precio del transporte. Y, por si esto no bastase, hay preestablecida en los Estados Unidos cierta especialización del tráfico entre las diversas Compañías cuyas líneas sirven una misma comarca; y, así, no es extraño que pueda llegarse al punto de que el promedio de los precios de los transportes de mercancías no pase de tres céntimos por tonelada-kilómetro. En cambio, por

lo que toca á los viajeros, como la *intensidad relativa* del tráfico es ya menor en los Estados Unidos, no se ha bajado del tipo de seis ó siete céntimos por viajero-kilómetro, muy superior al de las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A. Hay además en los Estados Unidos otra causa de baratura en los transportes ferroviarios: la competencia; pero esta ventaja relativa para el público, que también se alcanzó en España cuando se planteó una guerra de tarifas entre las dos Compañías citadas, del Norte y de M. Z. A., es causa de que sea precisamente en los Estados Unidos donde las tarifas son más inestables, y de esta inestabilidad se queja amargamente allí el comercio como de uno de los mayores perjuicios que pueden afligirle, porque le obligan *á vivir al día:* algo por el estilo de lo que le pasa al comercio español con los cambios.

Sea como fuere, es lo cierto que pasa en cada país lo que debe pasar, y que en los países *ricos,* como los Estados Unidos, ha de suceder por con-

siguiente todo lo contrario de lo que en España pasa. Allí se observa, por regla general, en la explotación comercial de los ferrocarriles, una doble serie de hechos concomitantes: por una parte un gran incremento en el tráfico, y por otra una notable disminución del coste de la explotación; claro está que á esto ha de seguir una regular mejora en los servicios y una sensible reducción en las tarifas. Aquí no: aquí no corresponde siempre al incremento en el tráfico la reducción que fuera de esperar en el coste de la explotación; y, sin embargo, se procura modernizar cuanto se puede los servicios y se publican á menudo tarifas especiales, cada día más baratas. Y, en esta situación, todavía se pretende que se rebajen más y más las tarifas y que se pongan los servicios ferroviarios al nivel de los mejores del extranjero. Aquí, por ejemplo, donde ni en las regiones más frías de la Península apenas se encuentra una vergonzante chimenea más que en las casas distinguidas de las mejores ciu-

dades; donde sólo por excepción podría citarse un hospital, un hospicio ó una oficina en que el Estado, la Provincia ó el Municipio hayan pensado en resolver los problemas de la calefacción y de la ventilación de los edificios; donde se han dado casos de viajeros de primera clase que han arrojado por la ventana de los coches de ferrocarriles los caloríferos, sin más razón que la de que el calor les molestaba, y de enfermos de un hospital amotinados contra la calefacción con que se les quería favorecer; aquí se pretende que las Compañías de ferrocarriles doten *todos* sus coches del mejor servicio de calefacción y ventilación, sin atender siquiera á que solamente la calefacción que se pide costaría á las Compañías del Norte y de M. Z. A. más de medio millón de pesetas cada año, aparte los gastos de primer establecimiento que ello importara; y, aquí, por fin, donde, después de todo, hay establecidas unas tarifas que, como propias de un país pobre, apenas permiten que alguna compañía alcance un interés mezquino

para su *capital-acción*, aquí se pretende que sean también las tarifas como en los países más ricos y mejores, donde los accionistas de las Compañías sacan de ellas buenos dividendos, ó donde es el Estado quien explota los ferrocarriles.

Otro de los sambenitos que la ignorancia de las gentes cuelga á las Compañías españolas de ferrocarriles es el de que por su culpa, esto es, por culpa de lo extremadamente caras que dicen ser las tarifas ferroviarias, adquieren las cosas precios excesivos, se dificultan las transacciones y hasta se lleva el llamado problema de las subsistencias á un punto de exacerbación peligroso.

Pero todo esto puede decirse únicamente en un país como el nuestro, sin alma colectiva, en que cada cual va á su negocio con entera independencia del interés de la generalidad. Y, como siempre resulta grato á las muchedumbres cuanto tienda á no pagar ó á pagar menos de lo que habitualmente se paga, ha costado poco interesarlas en

cuantas campañas hasta ahora se han promovido para obligar á las Compañías de ferrocarriles á la rebaja de sus tarifas, tanto menos si se tiene cuidado al levantar el clamoreo de meter en la cabeza de las gentes que las Compañías son *grandes* y *poderosas,* y hasta *explotadoras.* Porque las muchedumbres genuinamente españolas, que por atavismo se postran admiradas ante la pujanza de un gran capitán, un gran aventurero ó un gran bandido, odian instintivamente esta misma pujanza y esta misma grandeza cuando las imaginan encarnadas en empresas industriales ó mercantiles á la moderna, á las que llaman airadamente *explotadoras.* Esta es precisamente una de las principales razones de la decadencia actual de España.

Se comprende bien que los industriales y los comerciantes deseen que les salga el transporte de las mercancías lo menos costoso que sea posible, porque siempre se ha visto, se ve y se verá que cada cual va en busca de lo que le conviene: hoy vemos juntos á

industriales y comerciantes pidiendo, contra las Compañías, la rebaja de las tarifas de ferrocarriles que á las dos clases conviene; y luego se verá á los comerciantes pidiendo, contra los industriales, la rebaja de las tarifas del Arancel que sólo á los primeros interesa. Pero no se comprende, á la verdad, que quieran determinar por sí mismos unos y otros, como quieren ahora, las rebajas que, á su entender, deben hacerse en las tarifas ferroviarias. ¿Qué dirían dichos industriales y comerciantes si viniesen los consumidores á discutir los precios de los efectos de su producción ó de su comercio, por creerse con derecho á fijar, ellos, los consumidores, dichos precios? Pues esto, ni más ni menos, es lo que pretenden hacer los comerciantes é industriales al querer fijar ellos, *consumidores de transportes,* los precios de las tarifas ferroviarias que se quieren rebajar. Afectan no hacerse cargo de que las empresas ferroviarias son empresas mercantiles como cualesquiera otras, pues, aun cuando parezca que gozan

de cierto monopolio, no es sino á cambio de grandes concesiones hechas al Estado, al que en definitiva han de ir á parar la inmensa mayoría de tales empresas; y procuran ocultar á la ya menguada penetración del vulgo que las Compañías de ferrocarriles son precisamente los únicos industriales que por regla general mantienen sin alteración los precios de sus productos, esto es, los precios de los transportes, ó sean las tarifas, cualesquiera que sean las contingencias de los mercados, mientras que todos los demás industriales y comerciantes, en cuanto sube el cambio de los francos ó aumenta el coste de los elementos de que se forman los valores de las cosas, aumentan en seguida los precios de éstas. Y ocultan aún más todavía, pues, aunque bien lo saben, nada dicen de que para muchas mercancías, hasta en el caso de que se redujesen las tarifas, y, más aún, de que se hiciese gratis el transporte, las diferencias en que por tales causas resultaren afectados los precios de dichas mercancías serían inferiores

á las fluctuaciones que muchas veces sufren en un mismo mercado. Y se comprende que sea así, porque la parte que representa el transporte en el coste total de muchos productos es verdaderamente exigua.

Sirva de ejemplo lo que ha pasado con la pretensión de los fabricantes de harina de que se rebajase el precio de los transportes de su producto para resolver el problema de las subsistencias en Madrid, llevando allí desde Barcelona la harina que fuese menester á fin de dar pan barato á las clases populares. Fijaron dichos fabricantes la rebaja en las tarifas que creían menester, que fué nada menos que de un 33 por 100, con lo cual quedaba reducido el precio del transporte, como es natural, á menos de lo que exige el gasto de la explotación; y, así y todo, hubo de hacerse comprender al Sr. Ministro de Hacienda que con el sacrificio que se quería infligir á las Compañías nada se iba á resolver del tan manoseado problema de las subsistencias, puesto que toda la rebaja en el transporte que se

pretendía no representaba más que la *de un céntimo* en la harina que se necesita para fabricar un kilo de pan; y, como podía tenerse por lo tanto la seguridad de que no bajaría para nada el precio del pan con la rebaja de tarifas pedida, porque nadie podía esperar que se rebajase *de un céntimo*, ni mucho menos de más de un céntimo, el precio del pan de á kilo, ¿qué se iba á hacer de las once pesetas por tonelada de harina transportada que iban á cobrar de menos las Compañías? Puesto que no habían de salir beneficiadas con ellas las clases populares consumidoras de pan, ¿quién había de quedarse con el importe de la rebaja? ¿No hay razón para creer que de lo que se trataba era sencillamente de que pasase este importe, de la caja del industrial ferroviario á la del industrial harinero ó á la del tahonero?

Se ha querido achacar también á las Compañías de ferrocarriles la culpa de que no se exploten las minas de carbón, en España, porque con lo crecido de las tarifas ferroviarias es imposible

competir en los centros fabriles con el combustible extranjero; pero se ha olvidado decir que los precios á que se hace pagar el carbón español en las propias bocas de las minas, contados estos precios, como es natural, á tanto por caloría rendida, son ya, en muchos casos, superiores á los de los carbones extranjeros puestos en dichos centros fabriles, y que aun á veces hasta la misma tonelada de carbón español cuesta más en la mina que el carbón extranjero en un puerto de España. Todo lo cual demuestra que la rebaja en el precio del transporte ferroviario para el carbón de nada curaría, y que, en todo caso, hay que buscar el remedio en las propias labores mineras, si es que hay realmente posibilidad de remedio dada la diferencia de calidad entre los carbones nacionales y extranjeros; y hasta quizás ilustrara más aún este detalle de la cuestión el considerar que, mientras la mayoría de las sociedades carboníferas españolas han podido repartir á sus accionistas en los últimos años buenos beneficios, las

Compañías de ferrocarriles, de las que se pretenden más y más sacrificios, no han repartido beneficio alguno, por lo general, pues, si alguna ha podido repartir algo, ha sido ciertamente bien poca cosa.

Y sirva, en fin, algo acaecido hace un par de años entre el comercio de Tarragona y la Compañía de M. Z. A., como muestra de lo gratuitamente que se acusa á las compañías ferroviarias de dificultar las transacciones con lo elevado de sus tarifas, y de cómo va cada uno de los industriales y de los comerciantes á su propio negocio sin que su interés alcance mayormente á la conveniencia del consumidor. Algunos representantes del comercio de Tarragona pidieron á la Compañía de M. Z. A. que se extendiese hasta dicha ciudad la concesión de billetes á precios reducidos para los días festivos, que sólo alcanzaba entonces á San Vicente como límite de zona. La Compañía accedió á tal petición para complacer á los tarraconenses; pero, al poco tiempo, quejóse el propio comercio de

la concesión pedida y otorgada, porque, con motivo de la baratura de los precios de los billetes, los habitantes de la ciudad iban á hacer sus compras á Barcelona, ya que así tenían más sobre qué escoger y quizás á más bajos precios, dejando de comprar, como antes, en las tiendas de Tarragona. Convenía pues á este comercio que fuesen *más elevados* los precios de los billetes.

No es pues ni justo ni tolerable que se continúe como hasta ahora buscando solución á cuantos conflictos reales ó imaginarios se ofrezcan en el llamado problema de las subsistencias, únicamente en el sacrificio de los intereses de las Compañías ferroviarias. Lógico fuera en todo caso este sacrificio por parte del Estado porque á todos representa y todos pagamos lo que él paga; pero no lo es que, entre los variados elementos sociales que concurren á formar el precio de las cosas, sea precisamente el transporte ferroviario, esto es, el que menos en dicho precio influye, por lo general, aquel á que únicamente se acuda para tales soluciones; tanto

menos si se atiende á que las Compañías de ferrocarriles han sido siempre las primeras en padecer por las causas que aquellos conflictos engendraron. Dígase sino quién hubo de sufrir más que las Compañías por efecto de nuestras guerras civiles que las obligaron á rehacer buena parte de sus obras, aumentando los gastos de primer establecimiento de sus líneas y las cargas de explotación que tanto deben influir en los precios de las tarifas, después de los quebrantos extraordinarios y pérdidas enormes que durante dichas guerras hubieron ya de experimentar. Y piénsese también en los grandes aumentos de tales gastos y de tales cargas que á pesar de todo han debido hacer y hacen, además, las Compañías para aumentar su material y mejorar sus vías y estaciones, como necesidad dimanante del establecimiento de las tarifas especiales baratas que aumentan el tráfico, sin que, por lo general, correspondan los aumentos en los ingresos, por tal motivo, á los aumentos considerables que en los gastos

de explotación exigen las mejoras ejecutadas; con la particularidad bien sensible, además, de que, aun para la realización de los proyectos de estas mejoras, de que nunca sacan el fruto debido las Compañías, deben éstas reñir sendas batallas, bien con el interés particular de cada pueblo, que trata de hacer imposibles las expropiaciones, bien con la propia Administración pública que pone obstáculos á todo.

En corroboración de lo que se acaba de exponer bastará decir que en los seis años transcurridos desde 1898 á 1904, los productos brutos de las dos principales redes ferroviarias de España, la del Norte y la de M. Z. A., han aumentado en 20 millones y en 17 millones de pesetas, respectivamente, que han sido totalmente absorbidos por los aumentos en los gastos y en las cargas de la explotación á que han debido atender dichas Compañías, con la agravante de que en ciertos casos estos gastos y estas cargas han llegado á absorber también parte de las ganancias. Y, como dichas Compañías no han de-

jado de publicar cada día tarifas y servicios especiales para abaratar el transporte, ¿puede darse demostración más elocuente de la incongruencia entre los aumentos del tráfico y los beneficios de las Compañías, y de la injusticia con que se quiere exigir que se rebajen más y más todavía las tarifas ferroviarias? Quien conozca los datos comparativos de la explotación de ferrocarriles en España y en el extranjero, sabrá bien que las Compañías españolas explotan, á igualdad de condiciones, con coeficientes menores que los de las demás naciones, lo cual es una demostración de que *administran* bien. Y, como á pesar de esto no reparten beneficios, resulta claramente que la diferencia entre los ingresos y los gastos es absorbida por las cargas, y que cualquiera reducción que se hiciere en las tarifas imposibilitaría el pago de dichas cargas. No deben creerlo así, sin embargo, los que dicen y repiten cada día que son muy elevadas las tarifas; y es una lástima que no lo advirtieran antes, porque podrían haber

acudido á las subastas de las líneas y haberse quedado con el *negocio,* proponiendo tarifas más bajas, con lo cual estaría en sus manos ahora este mismo *negocio,* que deben reputar *magnífico,* de la explotación de los ferrocarriles.

Hay algo verdaderamente inexplicable en el afán con que se quiere que bajen los precios de las cosas sólo á expensas de la parte que en ellos tienen los transportes ferroviarios. Desde que existen ferrocarriles han subido, por lo general, estos precios de las cosas en proporción, para algunas, bien considerable; y en todo el tiempo en que se han experimentado tales aumentos de precios se han bajado continuamente las tarifas ferroviarias que al construir los ferrocarriles se establecieron, lo cual prueba evidentemente que tales tarifas en nada pueden haber influído en aquella alza de los precios de las cosas. ¿Cómo puede explicarse, pues, la obsesión contra las Compañías de ferrocarriles y sus tarifas? ¿Será, acaso, porque las Compañías son organismos que por su importancia destacan entre todos

los mercantiles é industriales y se cree que sobre ellos puede pesar más fácilmente que sobre los demás la acción de los gobiernos? Si fuese así, sería cosa de considerar esta inquina contra las empresas ferroviarias como verdaderamente suicida, pues no parece sino que el dinero de las Compañías no es de nadie; y no puede echarse en olvido que en la industria de los ferrocarriles españoles hay empleados unos cuatro mil millones de pesetas; que la mitad de éstas son del país; y que estos intereses son tan respetables como los de los demás industriales. Al recordar que la mitad del dinero empleado en nuestros ferrocarriles es dinero español no quiere decirse, con todo, que deba ni *pueda* prescindirse de la otra mitad porque sea extranjero, ya que, para quien tenga *sentido moral*, han de merecer atención igual los intereses del extranjero que los del país, y, para quien no lo tenga, ha de pesar la consideración de que si en tan poco se tuvieran estos intereses extranjeros, poco ó nada podría contarse en adelante con que afluyera aquí

el dinero de otras naciones que tanta riqueza ha venido á crear en la nuestra.

Si se tratase, de buena fe, de llegar con el esfuerzo de todos al precio límite de las cosas para resolver ese pavoroso problema de las subsistencias, atendería se ante todo á su *complejidad* y no se trataría, como se trata ahora, de buscar una solución *sencilla* por la sola influencia del transporte ferroviario, que es, en la mayoría de los casos, como ya se ha dicho, el elemento que en menor proporción contribuye á la formación de dichos precios. Estos se componen del coste y beneficio de la producción; del beneficio del intermediario, comisionista ó comerciante; del coste y beneficio del transporte por buque, por carro y por ferrocarril, y de los impuestos con que grava el Estado todas las operaciones mercantiles é industriales. Si queremos ser justos, es preciso, pues, que discutamos, no solamente el coste de los transportes ferroviarios, ya que discutir sus beneficios fuera imposible, sino también la parte con que á la rebaja de los precios de las cosas pueden

contribuir los productores, los comerciantes, los navieros y los carreteros, cuyos beneficios, según lo que de ellos puede saberse y es manifiesto, son bien superiores á los de las Compañías de ferrocarriles, que, como se ha dicho, son casi nulos; y que discutamos también y principalmente la parte que de la rebaja de tales precios está á merced exclusivamente del Gobierno. Es bien sabido que, en buena parte, se forman las tarifas ferroviarias que se quieren rebajar, con los impuestos; y es de advertir que con estos impuestos saca el Gobierno un interés enorme al capital que antes invirtiera en subvencionar la construcción de algunos ferrocarriles, hasta el punto de que, aun por lo que toca á la única de las grandes Compañías españolas que ha podido repartir en los últimos años mezquinos dividendos á sus accionistas, esto es, por lo que toca á la Compañía de M. Z. A. que por el ejercicio de 1904 sólo pudo dar *cinco pesetas por acción*, aun de esta Compañía ha sacado el Estado en el mismo año, sólo por impuestos, cerca

de trece millones de pesetas, y por franquicias estipuladas en los pliegos de condiciones de las concesiones, cerca de cinco millones: más de diez y ocho millones de pesetas en total, que representan más de *36 pesetas por acción* y alrededor de un *30 por 100 de interés* sobre el capital con que el Estado subvencionó las líneas de dicha Compañía cuya construcción fué auxiliada por el Gobierno. Y, por lo que toca á la Compañía del Norte, ha sacado de ella el Estado, en el mismo año de 1904, cerca de quince millones de pesetas por impuestos, y más de seis millones por franquicias, lo cual da un total de cerca de veintiún millones de pesetas que representan más de *40 pesetas y media por acción* y un interés de cerca del *trece y medio por ciento* sobre el capital con que fueron subvencionadas las líneas de dicha Compañía del Norte.

Y todavía no se contenta con esto el Estado, sino que hace cuanto puede para que no disminuyan en un ápice los gastos de las Compañías que tan miserable vida llevan, según se acaba

de decir. Véase sino el Real decreto de 6 del corriente Octubre. Las Compañías satisfacen al Estado para la inspección y vigilancia de sus líneas una suma determinada; pero esta suma no se gastaba toda, y sobraba dinero; y, de no emplearlo, debía ser reintegrado el sobrante á dichas Compañías. Pues bien: para no hacer esto ni rebajar la cuota establecida, se ha reorganizado la plantilla de la Intervención del Estado aumentando las plazas y mejorando los sueldos.

Dígase, después de cuanto queda expuesto, si no es para nublar el ánimo más sereno ver cómo el propio Gobierno toma la iniciativa, efusivamente celebrada por las clases industriales y mercantiles, de *invitar* á las Compañías de ferrocarriles á rebajar sus tarifas para *resolver* un problema, como ese de las subsistencias, que *por modo mucho más fácil* tiene en sus manos resolver con la sola supresión de los impuestos de que se forman en buena parte los precios de dichas tarifas. Y dígase, finalmente, si no es para sacar de quicio la cabeza

mejor dispuesta y el corazón más templado, oir y leer el sinnúmero de disparates que á diario se oyen y leen, de algunos *generalizadores* cuya facilidad para hacer discursos ó para escribir artículos en el periódico sólo encuentra pareja en su desconocimiento de las cosas, sin que esto sea óbice para que tales artículos y tales discursos hagan fortuna. No ha mucho que un diario de Madrid hacía saber al público que la red española de ferrocarriles *apenas llegaba* en 1903 á 23,311 kilómetros (no hay necesidad de decir que ni siquiera llegaba á 15,000); y se quejaba amargamente de que no haya tarifa especial para transportar cereales desde Extremadura á Francia, por lo que han de ir éstos á embarcar á Lisboa (y existe tal tarifa, por cierto baratísima, aun cuando resulta nominal porque todo el mundo sabe que España no exporta cereales á Francia); y de que de Huelva á Ávila pagasen los cereales 44 pesetas (y, efectivamente, no pagan más que 38, aunque fuera igual, pues tampoco van cereales de Huelva á Ávila); y de

que la Compañía del Norte cobra por el transporte del trigo 0'125 pesetas por tonelada y kilómetro mientras que en Francia sólo se satisfacen 0'015 (y ni una cosa ni otra son ciertas, pues el Norte, por su tarifa X n.º 9, llega hasta cobrar solamente 0'03 pesetas); y en fin, más amargamente se quejaba todavía de que el transporte del carbón cueste en las líneas españolas, nada menos que *¡tres céntimos por tonelada cada 50 kilómetros!* esto es, 0'0006 por tonelada-kilómetro ó sea la *¡cincuentava parte* de lo que en ciertas líneas realmente cuesta! Y no fué lo peor que tales atrocidades se difundieran por un diario de Madrid, sino que fueron recogidas y publicadas por otros periódicos, y hasta encontraron albergue en un libro que trata muy seriamente de la crisis en España.

Obra de verdadero patriotismo ha de ser la de salir al encuentro de tanta ignorancia para combatir sus efectos funestos y deshacer los prejuicios establecidos, productores de la mala voluntad que tanta gente profesa, sin razón,

contra las Compañías españolas de ferrocarriles. Que mucho hay que corregir en los servicios que algunas de éstas prestan y que cabe mejorar bastante la explotación comercial de nuestros ferrocarriles es cosa bien sabida; pero no lo es menos que jamás se corregirán tales defectos, ni se mejorarán tales servicios, ni se resolverá problema alguno de subsistencias ni de otra clase provocando la ruina de las Compañías con imposibles rebajas de tarifas y con exigencias de servicios injustificados, porque esto sería provocar la ruina de una gran parte del capital de la nación.

Al escribir este prólogo no sé qué resultado podrá dar la CONFERENCIA convocada por el Real decreto de 7 de Julio de 1905, que seguramente será nuevamente reunida dentro del próximo mes de Noviembre; pero, sea el que fuere, es un deber de patriotismo, lo repito, poner de manifiesto la falta de conocimiento de las cuestiones ferroviarias, tratar de anular sus efectos y dejar en el lugar debido las Compañías españolas de ferrocarriles ante la opi-

nión pública. Este es el objeto de la presente obra, y, á tal efecto, se dividirá en tres partes: contendrá la primera, comprendida por entero en este primer volumen, la exposición y crítica del Real decreto citado; y en las siguientes se discutirán los dictámenes emitidos por las ponencias de la CONFERENCIA y se hará la crítica de ésta según sean sus conclusiones, ó según sea en definitiva lo que resulte de la reunión próxima, finalizando la obra con la exposición de la filosofía de las tarifas ferroviarias, esto es, de lo que son en realidad estas tarifas y de lo que deben ser en su aplicación á los ferrocarriles españoles, además de cuantas cuestiones sean al caso pertinentes.

Barcelona, Octubre de 1905.

PRIMERA PARTE

Crítica del Real Decreto de 7 de Julio de 1905

SUMARIO:

I. El Real Decreto y el Reglamento.
II. Antecedentes que debieron tenerse en cuenta en el Real Decreto.
III. Régimen legal vigente de las tarifas y de la explotación comercial de los ferrocarriles.
IV. Derechos y deberes de las Compañías, dimanantes del régimen legal vigente que debió ser base del Real Decreto de 7 de Julio de 1905.
V. Procedimiento vicioso establecido por el Real Decreto para alcanzar el fin que persigue.
VI. Equivocado concepto del establecimiento y desarrollo de las tarifas, expuesto en el Real Decreto.
VII. Tendencia deplorable del Real Decreto á la uniformidad de las tarifas.
VIII. Improcedencia de la rebaja de tarifas que el Real Decreto pretende.
IX. Conclusiones.

I

EL REAL DECRETO Y EL REGLAMENTO

En la *Gaceta de Madrid* de 8 de Julio de 1905 aparecieron el Real Decreto y el Reglamento que á continuación se copian:

MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS

EXPOSICIÓN

Señor: La opinión pública, representada por elementos sociales de la agricultura, la industria y el comercio, demanda con imperio hace ya tiempo una revisión fundamental de las tarifas y de los servicios de transporte por ferrocarril.

Atento el Ministro que suscribe á los latidos de la opinión pública, que denuncian en este caso necesidades nacionales

hondamente sentidas, y que demandan con urgentes apremios soluciones de Gobierno, y correspondiendo además á la invitación hecha á este Ministerio en Real orden de 15 de Junio último, no podía desoir estos clamores un momento más, y se propone buscar, con auxilio de todos, remedio á esta situación deplorable.

Cuando se hicieron las diferentes concesiones de ferrocarriles se establecieron reglas y tarifas, teniendo en cuenta el desarrollo agrícola, pecuario, industrial y comercial de la época, y los probables desarrollos, así como la fijación de precios no pudo sustraerse á la comparación con los de arrastre por fuerza animal, por lo que, y aun siendo elevadas, habían de parecer entonces baratas las tarifas del ferrocarril, que satisfacían á procedimientos tan costosos y antiguos.

Desde entonces ha pasado mucho tiempo y no ha pasado en vano. Se han establecido nuevos cultivos, se han desarrollado nuevas industrias, se dan al mercado nuevos productos, han surgido nuevas y crecientes necesidades, se ha multiplicado notoriamente la población de las grandes urbes, y todo esto demanda comunicaciones rápidas, económicas y bien organizadas.

Las mismas Compañías ferroviarias lo reconocen así por el hecho de someter con frecuencia á la aprobación de este Ministerio tarifas especiales. Estas tarifas significan la existencia de necesidades que no pueden satisfacerse con las reglas comunes, con las tarifas señaladas como límites en las concesiones. Pero esas tarifas especiales presentan, entre otros, dos graves peligros que ya han sido señalados: 1.º, que por su multiplicidad y su casuismo, producen confusión en los expedicionarios, hasta el punto de ser hoy difícil entenderse en la aplicación conveniente de cada una; 2.º, que la concesión de esas tarifas en trayectos limitados y para ciertos productos y regiones, favorece, sí, á la región que las utiliza, pero origina ó puede originar daño y depreciación en los productos análogos de regiones que carecen de análogas ventajas.

Demostración palmaria de que las tarifas y los servicios actuales no bastan al tráfico moderno, se encuentra diariamente en las cotizaciones de los mercados españoles. Los precios de muchos artículos de primera necesidad, los de muchos productos agrícolas que constituyen la base de la alimentación humana, y las de otros que sirven á la alimentación del ganado, ofre-

cen de unas plazas á otras del interior diferencias de precios formidables. Esto no sucedería si los transportes ferroviarios tuvieran la debida economía, si el servicio de ferrocarriles ofreciese la rapidez y la elasticidad necesarias. Esta situación insostenible contribuye á la agravación del complejo problema de las subsistencias, y se da el caso lamentable de que la buena cosecha de unas regiones apenas remedia la escasez de otras, porque las actuales tarifas, al hacer el transporte, recargan los precios de una manera considerable.

Ejemplo de ello es lo que ocurre con los trigos y harinas extranjeros. El Estado, buscando algún alivio á la carestía de la alimentación, se impuso el sacrificio cuantioso de reducir temporalmente los derechos arancelarios que pagan el trigo y las harinas. Se ha logrado de este modo cierta baratura relativa en poblaciones de las costas que reciben directamente esos artículos; pero el beneficio no llega á los pueblos del interior, porque las tarifas ferroviarias constituyen un obstáculo insuperable para lograr la apetecida economía.

Así, el sacrificio del Estado, mermando voluntariamente sus rentas para aliviar

de algún modo las escaseces y las carestías, resulta casi por completo ineficaz, á causa de las vigentes tarifas.

Y se da el caso de que el transporte de algunos productos alimenticios de reducido precio cuesta tanto ó más que el valor de esos productos, los cuales duplican sus precios en el momento de tomar el tren.

Aun produce la carestía de las actuales tarifas otros daños de importancia. Es un hecho indudable que las extensas cuencas carboníferas de España, que ocupan más de 40,000 hectáreas, apenas se explotan en una pequeña parte porque el mineral, puesto en los Centros fabriles, resulta á precio más elevado que el carbón extranjero, del cual importamos la enorme suma de dos millones de toneladas al año.

La cosecha actual, y especialmente la de cebada, la de forrajes y cuanto sirve para la alimentación del ganado, se ha perdido casi del todo en ciertas comarcas de Andalucía y la Mancha. Los ganaderos y los mismos labradores se ven en peligro de ruina inminente porque los piensos toman precios elevadísimos, abrumadores. De otras regiones podría atenderse en parte á esa necesidad, y así la

crisis sería menos aguda, y el peligro de ruina menos amenazador é inminente. Pero las tarifas dificultan esta solución, cuando no la impiden, porque de nada sirve llevar lo que hace falta si cuando llega al lugar de consumo ha tomado ya, por efecto del transporte, los mismos altos precios que quieren evitarse y que hacen la situación insostenible.

Estos hechos y otros que no se ocultan á la alta prudencia de V. M., mueven al Ministro que suscribe á poner mano en la cuestión desde el primer momento sin aplazamientos que serían dañosos é inexcusables.

Pero no puede olvidarse tampoco que las Compañías ferroviarias se han constituído con arreglo á las leyes del Estado, tienen derechos y deberes, han invertido cuantiosos capitales en la construcción y explotación de las líneas, y atraviesan una situación menos halagüeña de la que fuera de desear. Participan inevitablemente de la crisis general del país, y ocurre esta curiosa antinomia. Según las Compañías, las tarifas son y tienen que ser caras porque hay poco transporte; según los productores, hay poco transporte porque las tarifas son caras. Preciso es, en bien de todos, de la Nación y

de las Compañías, romper este círculo vicioso, armonizar los intereses de todos para que el aumento de circulación y de tráfico beneficie á la Nación, sin quebranto de los intereses justos y legítimos de las Empresas, recordando al efecto precedentes tan laudables como el informe emitido por la Comisión creada por Real decreto de 26 de Junio de 1882. El Ministro que suscribe tiene el firme propósito de atender las múltiples y legítimas necesidades de la industria y del comercio, y ha de procurarlo sin enemiga alguna contra las Compañías, sin prejuicios, sin exclusivismos, sin apasionamientos dentro de las leyes, pero decidido á llegar hasta donde lo demandan los intereses generales del país, que están por encima de todo y de todos.

Para proceder con pleno conocimiento de causa; para evitar todo peligro de error; para recoger plenamente, imparcialmente, los latidos de la opinión pública; para escuchar todos los intereses legítimos, todas las aspiraciones justas, todas las reclamaciones fundadas; el que suscribe cree conveniente la reunión en Madrid de una conferencia ferroviaria, solicitada ya por la asamblea general de las Cámaras de Comercio celebrada en

Barcelona, á la cual asistan representantes de todas las entidades productoras de las mismas Compañías, de los organismos provinciales; en suma, de todos los elementos ó clases sociales que puedan contribuir al mejor esclarecimiento de esta cuestión, de notoria, de capitalísima importancia para el país. Reunidos esos delegados, podrán discutir ampliamente, aportando cuantos datos crean útiles, proponiendo las mejoras y reformas que estimen necesarias, así en las tarifas como en los demás servicios, y aquilatando con sereno debate las conveniencias, las ventajas, los peligros de las reformas que se propongan. Cree el Ministro que suscribe que este procedimiento ofrece mayores ventajas para esclarecer la cuestión que las informaciones escritas mandadas hacer en otras ocasiones y que han sido ineficaces.

Por otra parte, como esta cuestión ferroviaria se liga muy directamente con la crisis económica general del país y aun con la aguda crisis de algunas regiones agrícolas, y como, además, el que suscribe quiere evitar todo aplazamiento en el estudio y en la resolución, hasta donde las leyes consientan, de este problema importantísimo, propone á V. M. que la

conferencia se reúna en este mismo mes de Julio, pues no cabe dudar del patriotismo de los Delegados elegidos por todas las entidades que acudirán á esta Corte, aunque la época no sea la más frecuentemente usada para reuniones de este linaje.

No desconoce el Gobierno ni olvida los medios que las leyes le conceden para intervenir en la solución de este problema; no pone en duda la eficacia de aquéllos, y menos rehuye la decisión cuya fórmula y responsabilidad le incumben y reclama en el articulado del Real decreto, así como ha tomado, cual le correspondía, la iniciativa para armonizar los intereses contrapuestos, más en apariencia que en realidad, que en esta cuestión surgen.

Pero la índole del problema y la naturaleza de este Ministerio, que representa en los intereses nacionales el auxilio antes que la restricción, la protección solícita del Poder más que la lucha autoritaria con aquéllos, obligan á buscar en primer término caminos de armonía, por los cuales se llegará al resultado apetecido, ó se lograrán al menos orientaciones seguras y datos ciertos acerca de las necesidades y aspiraciones nacionales, con los cuales habrá firme base para las

resoluciones gubernativas, que, llegado el caso, no serían tardías ni ambiguas.

Sólo queda por exponer, y apenas si necesita justificación, el criterio seguido para la designación de representantes, confiándola en todo caso á los organismos directos de cada entidad, ya por ser la representación más genuina de ella misma, ya por evitar, dada la fecha de la conferencia, las dilaciones consiguientes á la reunión de Juntas ó Asambleas generales, ya por seguir un criterio uniforme sobre la variedad de los estatutos de cada Asociación, ya, finalmente, porque siendo la designación en este caso un derecho que el Poder público otorga, puede concederlo á quien crea más conveniente.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 7 de Julio de 1905.—Señor: A. L. R. P. de V. M., *Alvaro Figueroa.*

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros y á propuesta del de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, Vengo en decretar:

Artículo 1.° Se convoca una conferencia de los representantes de la riqueza nacional y Empresas ferroviarias, con objeto de estudiar y proponer al Gobierno las medidas que, procurando la armonía de los respectivos intereses, pongan remedio al actual encarecimiento de los transportes y á las dificultades que para la rapidez, facilidad y buenas condiciones de estos existan.

Art. 2.° La conferencia se reunirá en Madrid el día 24 del corriente mes de Julio.

Art. 3.° Será Presidente de esta conferencia el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, al que sustituirán los Directores generales de Obras públicas y de Agricultura, Industria y Comercio por el orden que se expresan.

Además de estos funcionarios podrán concurrir aquellos otros que por sus especiales conocimientos ó por tener á su cuidado los distintos ramos de la riqueza pública, fueran designados por el Ministro de Agricultura.

Art. 4.° A esta conferencia concurrirán representantes, designados por las Juntas ú organismos directivos de las siguientes Corporaciones ó Asociaciones:

Cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

Cámaras agrícolas oficiales.

Asociacion de Ganaderos.

Comunidades de labradores oficialmente constituídas.

Instituto Agrícola Catalán de San Isidro.

Federaciones agrícolas.

Fomento del Trabajo Nacional.

Liga de las Sociedades anónimas de España.

Cada una de las entidades citadas podrá designar un representante, y del mismo derecho gozará cualquier otra no enumerada y de fines é importancia análogos á los de aquéllas, que lo solicite y obtenga del Ministro de Agricultura.

Art. 5.° Cada Compañía de ferrocarriles tendrá dos representantes, designados por el respectivo Consejo de administración.

Art. 6.° Las conclusiones votadas en la conferencia, así como los votos particulares, si los hubiera, se elevarán al Gobierno con carácter de informes puramente consultivos, á fin de que aquél adopte, con la mayor urgencia posible, las resoluciónes de aplicación inmediata que estuvieren dentro de sus atribuciones,

y en su caso prepare los proyectos de ley que juzgare necesarios.

Art. 7.º La duración, orden y forma de las deliberaciones, y en general cuanto sea conducente al cumplimiento de este decreto, se determinarán en un reglamento; quedando autorizado el Ministro de Agricultura para dictar aquél y las demás disposiciones que exija la reunión de la conferencia.

Dado en Palacio á siete de Julio de mil novecientos cinco.—ALFONSO.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Alvaro Figueroa*.

REGLAMENTO

Para la conferencia sobre transportes por ferrocarril, publicado en virtud de la autorización concedida por Real decreto de 7 de los corrientes, y para ejecución del mismo.

CAPÍTULO PRIMERO

DE LA DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTES

Artículo 1.º Aun cuando no reciban invitación especial, se entenderán convocados con la sola publicación del presente

reglamento y del Real decreto que le precede todas las Corporaciones ó Asociaciones que el mismo enumera, y, en su consecuencia, deberán proceder á la designación del representante que á cada una corresponda.

Art. 2.º Los representantes deberán pertenecer, por regla general, á la entidad que los designe. Esto no obstante, las Asociaciones sin carácter oficial, y que no estuviesen domiciliadas en Madrid, podrán estar representadas, si así lo acuerdan sus Juntas directivas, por personas que no pertenezcan á éstas.

Art. 3.º Al hacerse la designación de representantes se les entregará por la entidad respectiva certificación que acredite la personalidad del designado y exprese la relación que con aquélla tuviera. Estas certificaciones se presentarán en este Ministerio con tres días, por lo menos, de anticipación al día en que la conferencia deba reunirse, para formar la lista de representantes. Y, sin perjuicio de esto, las Corporaciones, Asociaciones ó Compañías comunicarán directamente á este departamento la designación que hiciesen.

Art. 4.º Será desestimada, sin darle tramitación, toda solicitud deducida para

obtener representación más numerosa que la asignada á cada entidad en el Real decreto de convocatoria, ó para variar las condiciones ú objeto de ésta.

Art. 5.° Las Corporaciones ó Asociaciones no enumeradas expresamente en el Real decreto y que, sin embargo, quisieran utilizar la facultad que aquél concede para ampliar el número de entidades representadas, lo solicitarán de este Ministerio, exponiendo su importancia y fines y acompañando un ejemplar ó copia de sus estatutos, sin hacer por el pronto designación de representante. A ella procederán en igual forma que las otras entidades, observando lo dispuesto en los arts. 2.° y 3.° de este reglamento si por este Ministerio se les concediese representación.

Art. 6.° Los funcionarios públicos no mencionados en el Real decreto, pero cuya designación autoriza éste, no necesitan ser provistos de nombramiento especial, bastando con que se les cite por este Ministerio y se lea la relación de los mismos, con expresión de sus cargos, al inaugurarse la conferencia.

Art. 7.° La designación de representantes es obligatoria para todas las Empresas ferroviarias.

Art. 8.° La conferencia se celebrará sea cualquiera el número de delegados que concurran.

CAPÍTULO II

DE LA INAUGURACIÓN Y CONSTITUCIÓN DE LA CONFERENCIA

Art. 9.° La conferencia celebrará su sesión inaugural el día 24 de Julio, á las diez de la mañana, en el local del Ministerio de Agricultura. Las demás sesiones que sean necesarias comenzarán á las ocho de la mañana en los días sucesivos y en el mismo local.

Art. 10. Presidirán la sesión el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, los Directores generales de Obras públicas y Agricultura, y en ausencia de ellos la persona á quien delegue el Ministro.

El Presidente designará los Secretarios que juzgue precisos para la redacción de actas y cuantos documentos, comunicaciones, informes, etc., sean precisos para el desarrollo de la conferencia. Además se destinará el personal subalterno de oficina que sea necesario, del que presta

sus servicios en el Ministerio, para auxiliar al Presidente y á los Secretarios.

Art. 11. El número de sesiones que hayan de celebrarse quedará fijado en la misma en que se determinen los asuntos á tratar y se designen las ponencias. Este número de sesiones podrá ampliarse en caso necesario por acuerdo de la conferencia y á propuesta de la Mesa.

Art. 12. En la sesión inaugural, después de hablar el Presidente, sólo podrán hacer uso de la palabra para tratar en general de los fines de la conferencia: un representante de las Empresas ferroviarias, otro de las Cámaras de Comercio y otro de las Cámaras agrícolas. Los que no pertenezcan concretamente á uno de los dos grupos citados se agregarán al que tenga mayor analogía. Si los representantes de cada grupo no se pusiesen de acuerdo para hacer esta designación, hablará el de más edad entre quienes lo hubiesen solicitado.

CAPÍTULO III

DE LAS DELIBERACIONES

Art. 13. Reunida la conferencia, se procederá á la designación de ponencias para los asuntos que á continuación se

enumeran ó los demás que la conferencia acordase.

En las ponencias estarán representadas las entidades productoras y las Empresas de ferrocarriles. Las ponencias darán dictamen en el plazo más breve posible, que se designará en la primera sesión.

Se estudiarán los siguientes asuntos:

1.° Cuestiones relativas á las tarifas:

a) Clasificación de las mercancías en grupos homogéneos, atendiendo con especial cuidado á las primeras materias, productos agrícolas, alimenticios, abonos, minerales, carbones, etc.

b) Reglas á que han de someterse todas las tarifas, así las generales como las especiales.

c) Tarifas generales para los diferentes grupos de mercancías.

d) Tarifas especiales: condiciones de su concesión para que las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos.

e) Tarifas de gran velocidad para el transporte de encargos, pequeños paquetes y expedición de ciertos productos, como pescados, leches, frutas, etc., etc., con devolución de envases cuando sea preciso.

f) Tarifas para el transporte de viajeros y condiciones especiales para grupos de obreros ó trabajadores.

g) Publicidad de tarifas, estructura uniforme en todas ellas, etc.

h) Facultades del Gobierno para imponer tarifas especiales temporales cuando por la carestía de las subsistencias, crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante lo aconsejen las circunstancias, y regla para su imposición.

j) Duración mínima de las tarifas especiales en los casos en que para el transporte se usase material de propiedad particular.

k) Cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifas se someta á la conferencia.

2.° Cuestiones relativas al servicio:

a) Condiciones y requisitos especiales del contrato de transporte por ferrocarril: cláusulas que han de consignarse expresamente en los talones para garantizar los intereses de las Empresas y hacer prácticamente eficaces sus responsabilidades.

b) Condiciones de embalaje en que han de presentarse las mercancías; casos en que las empresas pueden rechazar la admisión, y limitación relativa de las res-

ponsabilidades cuando el expedidor insista en el factaje.

c) Plazos de embarque, para el transporte y para la descarga de las diferentes mercancías y en las diversas velocidades, según se trate de una línea sola ó de varias combinadas.

d) Notificación de la llegada de las mercancías, plazos para cobrar almacenaje y cuantía de éste.

e) Transportes especiales de gran velocidad de carnes, pescados, etc., etc.; vagones frigoríficos, indemnizaciones cuando por retrasos sufran alteración las mercancías.

f) Condiciones de transporte de ganado y reglas especiales para cuando sea conveniente el retorno al punto de origen.

g) Peso y repeso obligatorio de mercancías y determinación de las mermas legales en aquellos casos en que la naturaleza de los productos lo exija.

h) Carga y descarga de mercancías.

i) Plazos para contestar las reclamaciones hechas á las Compañías para la devolución de derechos cobrados por exceso, etc.; para la venta de mercancías no recogidas por los destinatarios; para la entrega ó preparación del material solicitado por particulares, etc., etc.

j) Condiciones especiales de seguridad é higiene para el transporte de viajeros, y estudio de la conveniencia de que todos los trenes lleven coches de tercera clase.

k) Cualquiera otra cuestión relativa al servicio que se proponga á la conferencia.

Art. 14. Al discutirse las ponencias no podrán consumirse más de tres turnos en pro y tres en contra, y el Presidente tiene en todo momento atribuciones para declarar el asunto suficientemente discutido y ponerlo á votación.

Art. 15. Las enmiendas á las ponencias y las adiciones á las mismas que se crean necesarias se pondrán á discusión cuándo y cómo la Presidencia lo determine, y siempre que lleven la firma, por lo menos, de cinco representantes.

Art. 16. Las votaciones serán nominales siempre que lo pidan tres representantes, y en todos los casos en que un acuerdo no sea tomado por unanimidad, se harán constar en el acta los nombres y la representación de los delegados que voten en contra.

Art. 17. Todos los representantes que intervengan en la discusión, propongan enmiendas ó adiciones, entregarán á la

Mesa en forma de conclusiones escritas las peticiones formuladas.

Art. 18. En el caso de que al dictamen de una ponencia acompañase algún voto particular, se pondrá éste á discusión primeramente, pero no se consentirá más que el discurso del autor en defensa del voto, y la impugnación por uno de los Vocales de la ponencia, pasándose después á la votación que sea necesaria.

Art. 19. Terminada la conferencia se elevarán al Ministerio de Agricultura las conclusiones aprobadas, los votos particulares, adiciones, enmiendas propuestas, actas de las sesiones y cuanto haga relación á la conferencia y pueda contribuir al mejor conocimiento de sus deliberaciones y de las materias estudiadas. Se procurará que las enmiendas estén, á ser posible, razonadas.

Madrid 7 de Julio de 1905. — El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Alvaro Figueroa*.

II

ANTECEDENTES

que debieron tenerse en cuenta en el Real decreto

Quien leyere la exposición del Real Decreto de 7 de Julio de 1905 sin conocimiento previo de la historia de los ferrocarriles en España, podría creer que la revisión de las tarifas y de los servicios ferroviarios de que en él se trata, y que las innovaciones que por él se persiguen, son materia nueva ó casi nueva, puesto que apenas hay en tal documento oficial más que un recuerdo muy ligero de «precedentes laudables como el informe emitido por la Comisión creada por Real Decreto de 26 de Junio de 1882», una muy vaga

referencia á que se «demanda con imperio hace ya tiempo una revisión fundamental de las tarifas y de los servicios de transporte por ferrocarril», y una poco meditada alusión á que «las informaciones escritas mandadas hacer en otras ocasiones han sido ineficaces».

Sin embargo, no sólo hay el precedente verdaderamente laudable de los notabilísimos informes suscritos por la Comisión nombrada por virtud del Real Decreto que se recuerda sólo de pasada en el de 7 de Julio último, sino que ya mucho antes, el 4 de Junio de 1863, se promulgó una ley autorizando al Gobierno para *uniformar* unas tarifas y *unificar* otras, *mediante acuerdo con las Compañías,* y, después, en los proyectos de ley llamados de auxilios á los ferrocarriles, de 1892 y 1894, y en los convenios con las Compañías, que fueron la base del proyecto de 3 de Julio de 1896, se trató de la rebaja de ciertas tarifas, á cambio, como es natural, de ventajas equivalentes para dichas Compañías; y, con posterioridad, se dictó la Real Orden de 5 de Diciembre de

1900 abriendo una información pública para «allegar datos y elementos que sirvan de base á la revisión de las tarifas legales vigentes, de acuerdo con las empresas de ferrocarriles»; y á esta información contribuyeron nada menos que 139 dictámenes, que yo sepa, escritos y firmados por las divisiones de ferrocarriles, gobiernos civiles, comisiones provinciales, ayuntamientos, cámaras de comercio, cámaras agrícolas, sociedades económicas, compañías de ferrocarriles y entidades de carácter particular.

Es de sentir esta deficiencia del Real Decreto de 7 de Julio de 1905, pues bien merecían mayor atención y estudio, por lo menos, los dictámenes de la respetable Comisión de 1882, formada en su mayoría por elementos ajenos á las Compañías de ferrocarriles, y los informes con que acudieron al mandato ó á la invitación hechos por Real Orden de 5 de Diciembre de 1900, esto es, hace sólo cinco años, tantas y tan distinguidas autoridades, corporaciones y empresas públicas y particulares. Es

indispensable, por consiguiente, llenar esta deficiencia del Real Decreto de que se trata, exponiendo ante todo los antecedentes de la cuestión.

De la ley de 4 de Junio de 1863 nada hay que decir: basta leerla para comprender toda su importancia y lo sensible de su olvido en el Real Decreto de 7 de Julio de 1905. Por ella queda autorizado el Gobierno para *uniformar* unas tarifas y *unificar* otras, pero siempre *de acuerdo con las empresas,* y con arreglo, además, á lo establecido en la ley general.

Por Real Decreto de 13 de Agosto de 1876 fué nombrada una Comisión con el encargo de estudiar las tarifas legales que aplicaban entonces las empresas ferroviarias, y de proponer cuantas reformas se estimasen convenientes á fin de conciliar los intereses generales con los particulares de dichas empresas; pero, á causa de la defunción de tres de

los señores nombrados para formar dicha Comisión, y de la pérdida del carácter con que fué nombrado otro de los vocales, no pudo realizarse el objeto del Real Decreto referido.

Por virtud de otro Real Decreto, de 26 de Junio de 1882, se reconstituyó y aumentó la Comisión nombrada en 1876, quedando definitivamente formada por diez y seis individuos, de los cuales *únicamente cinco* eran representantes de las Compañías de ferrocarriles, otros cinco eran funcionarios del Estado ó representantes de centros ó institutos oficiales, y de los seis restantes tres eran diputados y tres senadores. Esta Comisión se dividió en dos subcomisiones: una para informar sobre las tarifas máximas legales y otra sobre las tarifas reducidas.

En Enero de 1884 dió su informe la primera subcomisión, en Mayo del mismo año lo hizo la segunda, y en este mismo mes emitió su dictamen definitivo la Comisión en pleno, á la que por Real Orden de 25 de Junio del mismo año se dieron las gracias por el celo,

inteligencia y acierto con que había desempeñado su cometido. Conviene que se sepa quiénes fueron los señores que formaron esta Comisión y que merecieron el elogio del Gobierno, por su acierto. Como senadores, los señores D. Juan Moreno Benítez, D. Augusto Comas y D. Diego García Martínez; como diputados, D. Eleuterio Maisonave, D. Rafael Ruiz y Martínez y D. Miguel Alonso Pesquera; como vocal del Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, D. Melitón Martín; como ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Mariano Cervigón y D. Eusebio Page; en representación de las Compañías de ferrocarriles, D. Cipriano Segundo Montesinos, D. Federico Luque, D. Joaquín Angoloti, D. Joaquín de la Gándara y D. Wenceslao Martínez; y, además, D. Antonio Borregón, que actuó de secretario, D. Félix Sánchez Blanco, D. Francisco Prieto y D. Sebastián Maltrana.

En uno de los dictámenes de esta Comisión figuran consideraciones tan justas y sensatas como las que voy á

copiar, que, de haberse tenido en cuenta al dictar el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, sin duda hubiese sido muy de otra manera redactado este documento:

«El sistema mixto adoptado en España para la construcción y explotación de los ferrocarriles—dice la citada Comisión—se ha realizado por medio de contratos bilaterales entre el Estado y las Compañías. Las condiciones obligatorias de estos contratos son las de la Ley general de ferrocarriles y las de los pliegos de condiciones de cada concesión. Las Compañías y el Estado se hallan mutuamente obligados al cumplimiento estricto de estas condiciones libremente pactadas, y su modificación reformada no depende de la voluntad de una sola de las partes contratantes: es indispensable el asentimiento y conformidad de ambas para que pueda variarse cualquiera cláusula de los convenios primitivos.

»Las Compañías constructoras y explotadoras de ferrocarriles son compañías mercantiles con todas las obligaciones y derechos que el Código concede á tal clase de sociedades. Su acción administrativa podrá estar limitada por los compromisos

generales y particulares que la concesión les imponga, como toda sociedad mercantil se halla limitada por la Ley y por sus estatutos; pero dentro del círculo de sus compromisos con el Estado, y mientras se sujeten á ellos no puede negarse á las Compañías de ferrocarriles el carácter de sociedades mercantiles con la libertad y plenitud de derechos necesarios para el cumplimiento del objeto que presidió á su formación.

. . . . . .

»No cabe ya incurrir en el cándido error de creer que es posible un sistema de tarificación que acalle toda queja y dé satisfacción á los múltiples, distintos y contradictorios intereses que luchan en el terreno de las cuestiones comerciales. En Inglaterra y los Estados Unidos, donde las empresas gozan de una libertad extraordinaria para imponer ó modificar sus tasas; en Bélgica y Alemania, donde el Estado ejerce su dictadura; en Italia y Francia, donde es necesario el concierto de las Compañías y de la Administración pública para fijar las tarifas, en todas partes surgen las mismas quejas, formúlanse idénticas reclamaciones, y se combaten con igual viveza los mismos intereses contrapuestos.

»Los consumidores, que aspiran á la mayor baratura; los productores nacionales, que quieren cerrar el paso á la producción extranjera; el fabricante lejano, que aspira á invadir los mercados que monopoliza la industria local; los puertos, que pretenden ensanchar la zona de acción para sus importaciones y exportaciones á expensas de otros puertos; el agricultor de comarcas apartadas de las líneas férreas, que pide bajas que le igualen con los más próximos á ellas; el cabotaje ó la navegación fluvial, que se lamentan de la concurrencia de los caminos de hierro: por todas partes la guerra de la competencia, que es la ley ineludible del comercio, y que ha de producir siempre las quejas apasionadas y las lamentaciones injustas de los vencidos.

»De esas quejas y de esas recriminaciones son con frecuencia víctimas las Compañías de ferrocarriles, de las que se exige se conviertan en árbitros de una paz imposible. Hora es ya ciertamente de reconocer la injusticia de tales acusaciones y de defenderlas ante el tribunal de los ánimos sensatos. Hora es ya de reconocer que las Compañías, dentro del cumplimiento de sus deberes legales, tienen no sólo el derecho sino la obligación de

procurar el mayor rendimiento posible de las líneas que explotan; que ese derecho se cumple armonizando sus intereses con los de las zonas que sus líneas atraviesan; y que la intervención comercial del Estado debe limitarse á vigilar el cumplimiento de las condiciones legales de cada concesión, evitando así toda injusticia.

»El resumen de estas consideraciones generales se limita á reconocer que las quejas y reclamaciones no se acallarán nunca, cualquiera que sea el régimen de tarificación que se adopte; que es injusto, en la gran mayoría de los casos, hacer responsables á las Compañías de esas quejas; y que la intervención comercial del Estado debe limitarse á vigilar el cumplimiento de las condiciones legales, puesto que en la incesante y fecunda lucha de los intereses mercantiles, el régimen menos expuesto á errores es el de la libertad.

. . . . . .

»No es justo arrojar sobre las Compañías, colectivamente consideradas, ni sobre el Estado, la inculpación de que dieron al olvido las mutuas obligaciones que la Ley les ha impuesto, ni fomentar con esas acusaciones los fáciles errores

con que la opinión pública se extravía. No sólo en nuestro país, sino en todas las naciones europeas, fueron víctimas las grandes empresas de obras públicas de cierta animadversión inconsciente; y, sin que los que suscriben pretendan impunidad ninguna para cualquier abuso, juzgan muy útil para todos los intereses que con serena imparcialidad se combatan esos peligrosos odios que fermentan entre las clases menos ilustradas del país.»

En el proyecto de ley, llamado de auxilios á los ferrocarriles, presentado á las Cortes el 26 de Marzo de 1892, se autorizaba al Gobierno para rebajar, «de acuerdo con cada una de las Compañías ferroviarias y hasta el límite en que se armonicen los intereses de aquéllas con las del público», las tarifas para el transporte á largas distancias, de carbones nacionales y de abonos, así como también las que se refieran á la circulación de obreros industriales y agrícolas en las comarcas interesadas. Pero, en cambio de esto, se ofrecía á las Compañías la compensación de po-

der «elevar las tarifas de viajeros y de mercancías en gran velocidad hasta un doce por ciento del tipo máximo establecido en las leyes de concesión de las líneas respectivas», excepción hecha de las tarifas referentes á ganados, frutas y legumbres frescas, leche, queso, requesones, carne fresca, caza, volatería, huevos, pescado, mariscos, caracoles y hortalizas.

En el preámbulo de este proyecto de ley de 1892 declaró el Gobierno que la rebaja de las tarifas que rigen para el transporte de los carbones y abonos «no sería legalmente factible sin previo acuerdo con las empresas, pues que se trata de una modificación de las cláusulas del contrato que constituye la ley de concesión de las líneas». Y más abajo dice lealmente que «no sería justo ni equitativo proteger una industria causando la ruina de otra, ni es esa por cierto la misión del Gobierno, que debe, por el contrario, conciliar todos los intereses buscando soluciones que los armonicen».

Por virtud del proyecto de ley, lla-

mado también de auxilios á los ferrocarriles, presentado á las Cortes el 28 de Junio de 1894, se autorizaba al Gobierno para otorgar los beneficios de dicha ley á las Compañías que aceptasen la obligación de rebajar en proporciones prefijadas las tarifas especiales para el transporte de cereales, harinas, vinos, carbones, plomos, ganados, instrumentos de agricultura y toda clase de abonos, además de rebajar también el precio de los billetes de los jornaleros del campo durante las épocas de las principales faenas agrícolas. Y los beneficios ofrecidos, en cambio, á las Compañías, consistían en autorizarlas para percibir por billetes de viajeros, por mercancías en gran velocidad, excepto varias que se detallaban, por mercancías en pequeña velocidad, de 1.ª y 2.ª clases, y por los conceptos de carga y descarga y maniobras, las cantidades que en dicho proyecto de ley se fijaban, con las que habían de resultar en cierto modo compensadas las pérdidas que las Compañías tenían que sufrir con las rebajas de tarifas indicadas.

Todo esto aparte de otras ventajas para estas, á cambio de otros servicios, que no hay para qué mentar ahora.

Con fecha 14 de Junio de 1896 el Gobierno, por una parte, y por otra las Compañías de los ferrocarriles del Norte, de M. Z. A., Andaluces, T. B. F. y Medina á Zamora y Orense á Vigo firmaron sendos convenios, bajo reserva de aprobación por una ley, en virtud de los que las Compañías se obligaban á unificar sus tarifas legales en cada red y á clasificar las mercancías según un solo patrón para todas, accedían á la supresión de las tarifas especiales arancelarias núm. 1 y núm. 2 que las favorecían, y se comprometían á rebajar, según un cuadro prefijado, las tarifas de cereales, harinas, vinos, ganados, carbones nacionales, instrumentos de agricultura y toda clase de abonos, y en un 50 por 100 los precios de los billetes para jornaleros del campo en tiempo de las faenas agrícolas; y, en compensación de todo esto, se fijaba como término de concesión común para dichos ferrocarriles el día 1.º de Julio

de 1980, facilitando además á las Compañías la realización de las operaciones necesarias para que resultase fructífero este alargamiento de los términos de las concesiones.

El 3 de Julio del mismo año de 1896 se presentó á las Cortes el necesario proyecto de ley con objeto de hacer efectivos los convenios firmados por el Gobierno y por las Compañías; pero este proyecto de ley sufrió una transformación radical al ser discutido en el Senado, y el 19 de Septiembre del mismo año de 1896 fué sancionada una ley por la que se autorizó al Gobierno para concertar con las Compañías la prórroga de los términos de las concesiones de las líneas férreas hasta 1.º de Julio de 1980, mediante que, con el concurso ó intervención de dichas Compañías, hiciese el Gobierno una operación de crédito por valor de mil millones de pesetas; y en esta ley ya no se dijo una sola palabra de la rebaja de tarifas ni de la unificación y nueva clasificación ofrecidas por las Compañías; todo se limitó á lo dicho sobre la pró-

rroga del término de las concesiones y sobre el empréstito de mil millones de pesetas; pero no dejó por esto de introducirse en la ley, como de soslayo, un mandato al Gobierno para que presentase á las Cortes *un proyecto de ley* que protegiese la industria siderúrgica en lo relativo á la introducción del material de ferrocarriles; y lo que sucedió fué que *á los cinco días* justos y cabales, esto es, el 24 de Septiembre de 1896, se promulgó por el Ministerio de Hacienda *una ley* anulando las tarifas arancelarias núm. 1 y núm. 2 que favorecían á las Compañías ferroviarias. Es tan extraordinario lo sucedido con esta ley, *promulgada cinco días después de haber sido autorizada su presentación á las Cortes,* que da miedo ahondar en el asunto: basta indicarlo.

No hay que decir que los convenios firmados por el Gobierno y las Compañías el 14 de Junio de 1896 quedaron sin efecto, porque las Cortes, según la ley de 19 de Septiembre, demostraron palmariamente que nada les importaba la rebaja de tarifas que debía favorecer

al Comercio; únicamente se preocuparon de que, en vez de *auxiliar* el Gobierno á las Compañías, según se decía ser conveniente en el proyecto de ley, fuesen éstas las que *auxiliaren* al Gobierno con el pretendido empréstito. Sólo quedó una cosa de los convenios firmados por el Gobierno y por las Compañías: la supresión de las tarifas arancelarias especiales que eran favorables á éstas; á este despojo de un derecho indiscutible *alcanzó* solamente el *auxilio* prometido á dichas Compañías.

El día 5 de Diciembre de 1900 se dictó una Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas para proceder á la revisión de las tarifas ferroviarias; pero, partiendo del principio de que «es indispensable contar con el concurso de las Compañías ferroviarias, para gran número de líneas, según las disposiciones que rigen su concesión», y de que

dicha revisión de tarifas «no ha de ser sinónima de rebaja de precios, sino comprender también la transformación de régimen y las compensaciones consiguientes á cualquiera aminoración de ingresos que el interés público pudiera imponer á una Compañía». Y, por virtud de estos principios, se dispuso en dicha Real Orden: 1.° que el Gobierno procediera, «de acuerdo con las Empresas de ferrocarriles, á la revisión de las tarifas legales vigentes en las diversas líneas de que respectivamente son aquéllas concesionarias»; 2.° que, con objeto de allegar datos y elementos que sirvieran de base á dicha revisión de tarifas, se abriese una información pública á la que obligatoriamente debían acudir varias autoridades, corporaciones y entidades, sin perjuicio de ser oídas todas las demás que lo desearan; y 3.° que, reunidos todos los datos y elementos referidos, los Consejos de Agricultura, Industria y Comercio, y el de Obras Públicas, habrían de emitir dictamen, y el Ministro del Ramo, con vista de todo, procedería después «á

pactar con las Compañías de ferrocarriles los conciertos necesarios para llegar al establecimiento de las tarifas reformadas con arreglo á las bases que resulten más convenientes para todos los intereses».

Ya se ha dicho que á esta información acudieron en número considerable las entidades llamadas ó invitadas. Conozco nada menos que 139 dictámenes de los que con tal motivo se emitieron, y puedo asegurar que de varios de ellos irradia toda la luz necesaria para que los Consejos, que en último término tenían que dictaminar, y el Ministro, que después había de pactar con las Compañías, según se dispone en la Real Orden de 5 de Diciembre de 1900, pudieran hacerlo con pleno conocimiento del asunto. Y, sin embargo, ni aquellos Consejos dictaminaron, que yo sepa, ni menos ha indicado el Ministro sus propósitos de pactar con las Compañías, sino que, en vez de cumplimentarse lo dispuesto en la referida Real Orden, ha aparecido el Real Decreto de 7 de Julio de 1905 en el que ni siquiera se

nombra aquella Real Orden ni se hace la más leve mención del ímprobo trabajo que se tomaron las entidades que acudieron á la información abierta. ¿A qué puede ser debido tamaño olvido y tanta anomalía? ¿Cómo no se empezó por cumplir y hacer cumplir la Real Orden de 5 de Diciembre de 1900?

Bien se ve por lo que queda expuesto sobre los antecedentes de la cuestión planteada por el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, que cuantas veces se ha tratado de la revisión de las tarifas ferroviarias se ha partido de los siguientes principios: 1.° de que «las Compañías y el Estado se hallan mutuamente obligados al cumplimiento estricto de las condiciones libremente pactadas, y de que su modificación reformada no depende de la voluntad de una sola de las partes contratantes, sino que *es indispensable el asentimiento y conformidad de ambas* para que pueda variarse

cualquiera cláusula de los convenios primitivos»; y 2.° de que á toda rebaja de tarifas *ha de corresponder la consiguiente compensación para las Compañías,* pues «no sería justo ni equitativo proteger una industria causando la ruina de otra, ni es esa, por cierto la misión del Gobierno».

Léase ahora el Real Decreto de 7 de Julio de 1905; atiéndase bien, no sólo á la letra, sino al espíritu que anima la exposición de dicho Real Decreto, y quizás se comprendan en seguida las razones que pueden haber motivado la omisión que en él se hace de la ley de 4 de Junio de 1863, del luminoso dictamen de 1884, de los proyectos de ley de 1892, 1894 y 1896, y del resultado de la información de 1900, porque ciertamente no resultan ahora tenidos en cuenta para nada, ni el principio de equidad, ni el respeto á la ley, ni el espíritu de libertad que en los propios anteriores intentos de revisión de tarifas se habían patentizado. Antes al contrario, más bien parece que se haya tratado ahora de fomentar aquellos

«fáciles errores con que la opinión pública se extravía», de que hablaba ya la Comisión informadora de 1882; que se pretenda concitar aquellos «peligrosos odios que fermentan entre las clases menos ilustradas del país», que la propia Comisión aconsejaba combatir á todo trance; y que no se haya pensado más que en revolver las heces para enturbiarlo todo, con fines seguramente distintos de los que guiaron á los ministros de 1863, 1884, 1892, 1894, 1896 y 1900.

Y ha sido justamente un gobierno liberal el que en el último Real Decreto ha permitido que quedasen así olvidados aquellos principios de equidad, de legalidad y de libertad. ¡Cuán lejos nos hallamos del espíritu de aquel otro gobierno liberal que dictó el decreto memorable de 14 de Noviembre de 1868 en que se estatuía que el concesionario de todo ferrocarril «queda libre de enajenar ó explotar la obra en la forma que estime conveniente»; y se declaraba que «cualquiera persona que por sí y sin intervención del Estado ad-

quiera los elementos indispensables para construir un ferrocarril, puede sin trabas, sin restricciones, sin que la Administración se interponga, llevar á cabo la empresa que imaginó», porque el fin de esta Administración debe ser el de «que la industria que proyecta, la que construye, y la que explota, se organicen espontáneamente en el país, y que formen un todo armónico, con vida propia é independiente de toda acción gubernamental»! ¡Cuán lejos nos encontramos de la elevación de miras y de la luz de justicia y de libertad que resplandece en aquel notabilísimo monumento gubernamental, obra del insigne Echegaray, por el que las concesiones ferroviarias se otorgaban á perpetuidad, y no se imponían tarifas máximas legales de ninguna clase, ni se consideraba necesaria la uniformidad en estas tarifas, ni se reservaba derecho alguno la Administración para revisarlas ni rebajarlas! El gobierno liberal de 1868 pretendía hacer de España un país libremente regido, como lo son los de Inglaterra

y de los Estados Unidos; el gobierno de 1905, que se llama también liberal, piensa muy de otro modo, según se ve por el Real Decreto de 7 de Julio. ¡Cómo cambian los tiempos... y los liberales!

III

RÉGIMEN LEGAL VIGENTE

de las tarifas y de la explotación comercial de los ferrocarriles

Cuatro puede decirse que son las bases del régimen legal vigente de los ferrocarriles españoles, á saber: 1.ª, la Real Orden de 31 Diciembre de 1844, aprobatoria del informe, de las instrucciones, de los modelos de pliego de condiciones y de tarifa, y de las disposiciones para la aplicación de ésta; 2.ª, la Ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855, con la Instrucción de 15 de Febrero de 1856 para el cumplimiento de dicha Ley, que contiene el pliego de condiciones generales, el modelo de tarifa y las disposiciones que se han de observar en la percepción de

ésta; 3.ª, el Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, con las Bases generales para la nueva legislación de Obras Públicas, y 4.ª, la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y el Reglamento de 24 de Mayo de 1878, para la ejecución de dicha ley.

En la que puede llamarse *legislación de 1844* no hay otras disposiciones referentes á la revisión y rebaja de las tarifas, que las siguientes:

«Artículo 33 (del MODELO DE PLIEGO GENERAL DE CONDICIONES APROBADO POR REAL ORDEN DE 31 DICIEMBRE DE 1844).— A la expiración de cada período de cinco años podrá ser reformada la tarifa si produce más de .... por ciento, indemnizando el gobierno en los aranceles sucesivos este .... por ciento si á consecuencia de la reforma se disminuyese.»

«La primera reforma se verificará á los .... años de la concesión.»

Las indicaciones que quedan sin llenar en el modelo de Pliego General de

Condiciones se completaron en los pliegos de condiciones particulares de cada concesión ó bien en el ejemplar auténtico del Pliego General que se inserta en la escritura ó el título de concesión.

. . . . . .

«3.ª (de las DISPOSICIONES GENERALES PARA LA PERCEPCIÓN DE LA TARIFA APROBADA POR REAL ORDEN DE 31 DE DICIEMBRE DE 1844).—Las mercaderías que á petición de los que las remesen, sean transportadas con la velocidad que los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.»

«4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso en que la Compañía conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior. La rebaja de tarifa se hará proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.»

Como se ve, en la *legislación de 1844* se estimó la revisión de la tarifa, ó sea de los precios máximos de las diferentes clases de unidades de transporte, como un medio de atajar á las Empresas ferroviarias en el goce de ganancias inmoderadas, estableciendo como principio fundamental la facultad de revisar cada cinco años dicha tarifa para obligar á las referidas empresas á repartir sus beneficios con el público, en cuanto éstos excediesen de un límite fijado de antemano. Este límite fué el del interés anual de 15 por 100 de los capitales empleados en el establecimiento de la línea, para unas empresas, y para otras fué el del 12 por 100. Pero en todo caso se estableció también que, si á consecuencia de alguna de las revisiones que se hicieren, disminuyeren los beneficios de la empresa y llegasen éstos á quedar por debajo del tipo límite fijado, tendría derecho el empresario á ser indemnizado. Esta indemnización debía hacerse efectiva *en los aranceles sucesivos,* es decir, mediante el aumento necesario de las

tarifas en los años siguientes; y se dispondría así seguramente para no comprometer eventualmente los presupuestos del Estado. Se dispuso además, como se ha visto, que no podría hacerse la primera revisión de tarifas sin haber transcurrido cierto número de años desde el otorgamiento de la concesión.

Lo establecido en la que se puede llamar *legislación de 1855,* respecto á revisión y rebaja de tarifas, fué lo siguiente:

«Art. 35. (de la LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 3 DE JUNIO DE 1855).—Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y, después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.»

«Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de aquéllas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos

totales del último año, y además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.»

«Art. 36. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno. En este caso, lo mismo que en los comprendidos en el artículo anterior, se anunciarán al público con la debida anticipación las alteraciones que se hagan en las tarifas.»

. . . . . .

«Ley de 4 Junio de 1863.—Art. 1.º Se autoriza al Gobierno para que, oyendo al Consejo de Estado y demás Cuerpos consultivos que crea conveniente, así como á las Empresas interesadas, uniforme las tarifas de precios máximos de peaje y transporte de los ferrocarriles cuyas concesiones se otorgaron antes de la ley de 3 de Junio de 1855 y fueron ratificadas sin tarifa legal.»

«Art. 2.º Se le autoriza igualmente para unificar, de acuerdo con las Empresas, los precios máximos de peaje y transporte, y las condiciones de percepción de las tarifas de los ferrocarriles de que sea concesionaria una misma Compañía. Los cinco años que han de transcurrir para la

revisión de tarifas con arreglo al art. 35 de la Ley general, se contarán desde la fecha en que se uniformen.»

«Art. 3.º Las Empresas de ferrocarriles que, en uso de las facultades que les están concedidas por la Ley de 3 de Junio de 1855, reduzcan las tarifas de peaje y transporte de mercancías, no podrán subirlas de nuevo hasta que haya transcurrido un año, á contar desde la fecha en que empezare á regir la reducción, poniéndolo en conocimiento del Gobierno y anunciándolo al público con la anticipación conveniente.»

. . . . . .

«Disposición 2.ª—(de la REAL ORDEN DE 20 SEPTIEMBRE DE 1867).—Autorizar á los Inspectores administrativos y mercantiles para que provisionalmente aprueben y permitan la aplicación de tarifas especiales para viajeros, ganados y provisiones con motivo de baños, ferias y mercados, siempre que su duración no exceda de dos meses.»

Conserváronse, pues, en la Ley de 3 de Junio de 1855 los principios de las tarifas máximas y de la revisión de éstas cada cinco años, del Pliego de Condiciones de 31 de Diciembre de 1844;

pero se suprimieron los límites de beneficios á partir de los cuales únicamente podían revisarse las tarifas, y el requisito del transcurso de cierto número de años para proceder á la primera revisión; estableciéndose, en cambio, que no podría hacerse ninguna reducción de tarifas sin que fuese aprobada por una ley que garantizase á costa del Estado el perjuicio que pudiera resultar al concesionario, debiendo servir de base para calcular tal perjuicio los productos totales del último año, más el aumento progresivo que éstos hubieran debido tener según los obtenidos en el último quinquenio.

Pero la Comisión del Congreso de Diputados, encargada de dar dictamen sobre el proyecto que después fué Ley de 3 de Junio de 1855, había dicho, al tratar del artículo 35 de ésta, que en él se establecía únicamente el principio de la revisión, dejando á las leyes particulares de concesión el determinar, en cada caso, la manera y forma de proceder á dicha revisión de tarifas. Y así se consignó en muchos de los plie-

gos de condiciones aprobados después de promulgada la ley de 3 de Junio de 1855, que la revisión de tarifas sólo podría hacerse cuando los beneficios de la Empresa alcanzasen un tanto por ciento dado del capital empleado en ella, el 12 ó el 15 por 100, ni más ni menos de lo que venía ya consignado en el Pliego de Condiciones de 31 de Diciembre de 1844; de lo que resultó que muchas de las líneas concedidas según la Ley de 3 de Junio de 1855 quedaron, por lo que respecta á la revisión y rebaja de tarifas, en igual situación que las concedidas según dicho Pliego de Condiciones de 1844. Por esta razón, y por lo que á este extremo toca, las concesiones de líneas con tales condiciones otorgadas deben regirse en primer término por sus respectivos pliegos de condiciones particulares, y, en cuanto no se opone á éstos, por la ley general de 3 de Junio de 1855.

Otro principio capital se estableció en la *legislación de 1855,* olvidado en la de 1844, aun cuando virtualmente esté contenido en el informe que sirvió

de base á ésta, á saber: el principio de que puede el concesionario fijar precios de transporte menores que los de las tarifas máximas, poniendo de todos modos en conocimiento del Gobierno la rebaja con 15 días de anticipación, con lo cual se atribuyó la Superioridad, por la tácita, la facultad de imponer condiciones para el planteamiento de la tarifa reducida, y hasta la de prohibirlo; pero es evidente que lo discrecional de tal facultad no ha de confundirse con lo arbitrario, y que su ejercicio ha de ser racionalmente motivado, ya por contener la tarifa presentada cláusulas que viciasen los contratos de transporte que con arreglo á ella se efectuasen, ya por infringir prescripciones de carácter fiscal, ó por contravenir á disposiciones de policía de seguridad de la circulación ó á otras de análoga índole, ya finalmente, por traer aparejado perjuicio de intereses nacionales en provecho de extranjeros, ó por causar mayor daño que beneficio al conjunto de intereses nacionales.

Pero este principio, tan conveniente

para el público como para las empresas, de facultar al concesionario para fijar precios de transporte menores que los de las tarifas máximas, fué limitado extraordinariamente por disposiciones posteriores. Ya se ha visto cómo por el artículo 3.° de la Ley de 4 de Junio de 1863 se ordenó que la duración de las tarifas reducidas había de ser de un año, cuando menos; y, si bien vino luego la Real Orden de 20 de Septiembre de 1867 atenuando esta exigencia para ciertas tarifas afectas á servicios transitorios, publicáronse con posterioridad otras disposiciones estableciendo nuevas limitaciones á la facultad de los concesionarios de reducir los precios de sus tarifas, siendo, de todas, las más perjudiciales, algunas de las contenidas en la Real Orden de 1.° de Febrero de 1887, comentada por otra de 14 de Mayo siguiente, contra las cuales reclamaron en vano las Compañías.

Conviene llamar la atención sobre que en los articulos 1.° y 2.° de la Ley de 4 de Junio de 1863, citada, en que se trató de *uniformar* ó *unificar* las

tarifas de precios máximos, al autorizar al Gobierno para llevar á cabo tal *uniformación* ó *unificación,* se prescribe que ha de hacerse siempre *de acuerdo con las Empresas,* con lo que vino á sentarse el principio de que no es posible proceder legalmente á la revisión de las tarifas ferroviarias sin mediar un concierto con las Compañías á que alcance dicha revisión. Y por virtud de dicha Ley y mediante tal concierto se unificaron las tarifas de las diferentes líneas que entonces poseía la Compañía de M. Z. A.

Todo lo referente á tarifas ferroviarias, de la que se puede llamar *legislación de 1868,* está comprendido en el siguiente:

«Art. 2.º (de las BASES GENERALES APROBADAS POR EL DECRETO-LEY DE 14 NOVIEMBRE DE 1868).—Cuando la obra que los particulares pretendan llevar á cabo haya de ejecutarse, ya dentro del dominio público, ya ocupando una parte de él, ya afectándole en algún modo, deberá pre-

ceder á la ejecución de dicha obra una autorización del Gobierno ó de sus delegados, según los casos; pero, una vez obtenida, los agentes administrativos sólo intervendrán para exigir el cumplimiento de las condiciones estipuladas en la concesión.»

«Terminada la obra, cesa la vigilancia por parte del Gobierno, y queda libre el concesionario de enajenar ó explotar aquélla en la forma que estime conveniente.»

«Cuando sólo una parte de la obra afecte al dominio público, los trámites para la concesión, y esta misma, se referirán únicamente á dicha parte, y no á la totalidad.»

No puede ser más terminante la ley: *queda libre el concesionario de enagenar ó explotar el ferrocarril en la forma que estime conveniente.* El Gobierno no tuvo, pues, en lo pasado, ni tiene en lo presente, ni puede tener en lo futuro intervención alguna en el establecimiento ni en las variaciones hechas ó por hacer tocantes á las tarifas afectas exclusivamente á las líneas concedidas al amparo del Decreto-Ley

de 14 de Noviembre de 1868. No tiene, por consiguiente, facultad alguna ningún Gobierno para proceder á la revisión, unificación, ni rebaja de tales tarifas, puesto que en esto gozan las Compañías de absoluta libertad.

Y, en fin, lo que puede afectar á la revisión ó rebaja de tarifas de lo concerniente á la que puede llamarse *legislación de 1877,* es lo siguiente:

«Art. 49. (de la LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1877). —Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y, después, de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.»

«Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año y, además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.»

«Art. 50. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.»

«Art. 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas se anunciarán al público con la debida anticipación.»

. . . . . .

«Art. 27. (del REGLAMENTO DE 24 DE MAYO DE 1878 PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1877).—Siempre que el Gobierno considere oportuno proceder á la revisión de las tarifas con arreglo á la facultad que le concede el art. 49 de la Ley, deberá preceder, á cualquiera modificación que en ellas se trate de hacer, una información en que habrá de oirse precisamente á la Empresa concesionaria, á las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio de las provincias que atraviese el ferrocarril, á las Diputaciones de la misma, al Ingeniero Jefe de la División, á los Gobernadores, á la Junta Consultiva de Caminos y al Consejo Superior de Agricultura.»

«Terminada la información, se determinará en su caso por medio de un Real Decreto la rebaja que debe hacerse en las

tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiere la reducción, se presentará por el Ministro de Fomento á las Cortes el oportuno proyecto de Ley para llevarla á efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieran tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.»

. . . . . .

«Art. 130. (del REGLAMENTO DE 8 DE SEPTIEMBRE DE 1878 PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE POLICÍA DE FERROCARRILES, DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1877).—Las Empresas podrán establecer dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, y sin perjudicar los puertos ó industrias nacionales en beneficio de los extranjeros, otras especiales entre determinados puntos de la línea sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen entre otros distintos.»

«Art. 131. Las Empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados por la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un mínimum de toneladas ó de los que ofrez-

can cualesquiera ventajas para el transporte; pero en ningún caso podrán declinar la responsabilidad que les impone este Reglamento por su mal servicio.»

«Art. 132. Toda reducción ó condición especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes será extensiva á todos los que lo pidan, sujetándose á iguales condiciones.»

«Art. 133. Siempre que una Empresa conceda á uno ó más remitentes reducción en los precios de tarifa, dará cuenta al Gobierno de las condiciones con que lo verifique. La Empresa abrirá un registro en que se inscriban estas condiciones, el cual se exhibirá á los particulares cuando lo soliciten. Este registro será foliado y rubricado por el Jefe de la Inspección Mercantil.»

«Art. 135. Toda alteración en los precios de la tarifa deberá ponerse en conocimiento del Gobierno con un mes de anticipación al día en que deba publicarse, y se comunicará á los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril, quienes dispondrán se le dé publicidad quince días antes del en que deba comenzar á regir la nueva tarifa.»

«Art. 136. Los precios prefijados para el transporte de mercancías en virtud de

las tarifas especiales, no podrán aumentarse sino transcurrido un año, á contar desde su publicación, á no ser que por el Ministro de Fomento se autorice expresamente al aprobarlas un término más corto. (El último inciso fué agregado por Real Decreto de 12 de Julio de 1895).»

Los artículos 49, 50 y 51 de la Ley de 23 de Noviembre de 1877 son exacta reproducción de los párrafos de los artículos 35 y 36 de la Ley de 3 de Junio de 1855. La *legislación de 1877* en nada hubiera variado, por consiguiente, lo establecido por *la de 1855,* sobre revisión y rebaja de tarifas, si todo se hubiese limitado á la Ley general; pero vino luego el Reglamento de 28 de Mayo de 1878 para la ejecución de dicha ley, y, conforme se ha visto, así como por la ley de 1855 podía el Gobierno proceder cada cinco años á la revisión de las tarifas, *sin perjuicio de los intereses de la Empresa*, esto es, garantizando á ésta los productos totales del último año y el aumento progresivo de éstos, según el último quinquenio; por virtud del artículo 27 del

Reglamento de 1878 se obligó, además, al Gobierno á hacer preceder á toda revisión de tarifas una información en la que precisamente han de ser oídas las empresas, entidades y autoridades que en dicho artículo se citan, sin perjuicio de garantizar en todo caso al concesionario los productos totales del año anterior y el aumento progresivo de éstos según el último quinquenio.

Después de esto, y según se ha visto ya, no hay más disposiciones en la *legislación de 1877*, que afecten á las tarifas, que los artículos del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la Ley de Policía de ferrocarriles, de 23 de Noviembre de 1877, que se han detallado ya y que no necesitan explicación mayor.

IV

DERECHOS Y DEBERES

de las Compañías, dimanantes del régimen legal vigente que debió ser base del Real Decreto de 7 de Julio de 1905.

De todo lo establecido en el régimen legal vigente de las tarifas y de la explotación comercial de los ferrocarriles se deduce que los derechos y los deberes de las Compañías ferroviarias españolas sobre cuanto se relaciona con la revisión y rebaja de dichas tarifas, perseguidas por el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, pueden ser clasificados en cinco grupos, á cada uno de los cuales corresponde una porción de las líneas que constituyen la red de los ferrocarriles españoles, á saber:

1.° Derechos y deberes establecidos para las líneas que, por estar concedidas según el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, gozan de libertad completa de tarifas;

2.° Derechos y deberes establecidos para las líneas concedidas según el Pliego de condiciones de 31 de Diciembre de 1844 ó la Ley de 3 de Junio de 1855, en que podrán reformarse las tarifas cuando produzcan más del 15 por 100 del capital realizado;

3.° Derechos y deberes establecidos para las líneas concedidas según el Pliego de condiciones de 31 de Diciembre de 1844 ó la Ley de 3 de Junio de 1855, en que podrán reformarse las tarifas cuando produzcan más del 12 por 100 del capital realizado;

4.° Derechos y deberes establecidos para las líneas concedidas según la Ley de 3 de Junio de 1855, en que podrán reformarse las tarifas garantizando los productos, según el artículo 35 de dicha Ley; y

5.° Derechos y deberes establecidos para las líneas concedidas según la Ley

de 23 de Noviembre de 1877, en que podrán reformarse las tarifas garantizando los productos, según el artículo 49 de dicha Ley, previa la información prescrita en el artículo 27 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Para que se tenga una idea de la proporción de líneas correspondiente á cada uno de los cinco grupos que se acaban de señalar, se disponen á continuación, en cuadros paralelos, las líneas de las dos grandes redes de las Compañías de los Caminos de Hierro del Norte de España y de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que casi comprenden ya por sí solas las más importantes de la Red Española.

I. — Líneas que, por estar concedidas según

GOZAN DE LIBERTAD

NORTE

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Villalba al Berrocal	11
TOTAL.	11

II. — Líneas en que podrán reformarse

15 POR 100 DEL

NORTE

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Valladolid á Burgos.	121
Madrid á Valladolid y Burgos á Hendaya, con el ramal de contorno en Madrid	528
Venta de Baños á Alar.	91
Quintanilla á Barruelo	14
Alar á Santander.	139
Barcelona á Zaragoza	366
Tardienta á Huesca	22
Zaragoza á Alsasua	233
Castejón á Bilbao.	250
Selgua á Barbastro	20
Montblanch á Reus	28
Lérida á Montblanch	60
Granollers á San Juan de las Abadesas	88
Grao de Valencia á Játiva.	61
Valencia á Tarragona	275
Carcagente á Gandía y Denia	66
Palencia á La Coruña	547
León á Gijón	171
Oviedo á Trubia	13
TOTAL.	3,093

EL DECRETO-LEY DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1868,

COMPLETA DE TARIFAS.

M. Z. A.

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Sevilla á Huelva	110
Puente del Río Aljucén á Cáceres	66
Valls (Picamoixons) á Villanueva y Barcelona	99
Ramal de Carmona-estación (Guadajoz) á Carmona	14
Linares á los Salidos	10
TOTAL	299

LAS TARIFAS CUANDO PRODUZCAN MÁS DEL

CAPITAL REALIZADO.

M. Z. A.

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Madrid á Aranjuez y á Almansa	358
Madrid á Zaragoza	341
Alcázar de San Juan á Ciudad Real	115
Albacete (Chinchilla) á Cartagena	247
Manzanares á Córdoba	244
Vadollano á Linares	9
Ciudad Real á Badajoz	343
Bélmez al Castillo de Almorchón	64
Aranjuez á Cuenca	152
Barcelona á Mataró	29
Mataró á Arenys de Mar	10
Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma	37
Barcelona á Granollers	30
Granollers á la Rambla de Santa Coloma	40
Rambla de Santa Coloma á Gerona	30
Gerona á Figueras	41
Figueras á la Frontera	28
Barcelona á Martorell	34
Tarragona á Martorell	74
Zaragoza á Valdezafán (Puebla de Híjar)	73
TOTAL	2,299

III. — Líneas en que podrán reformarse por 100 del

NORTE

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Almansa á Játiva	57
Tarragona á Reus	16
TOTAL.	73

IV. — Líneas en que podrán reformarse según el artículo 35 de la

NORTE

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Villabona á San Juan de Nieva	20
TOTAL.	20

V. — Líneas en que podrán reformarse según el artículo 49 de la Ley previa la información prescrita en el artícu

NORTE

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Villalba á Segovia	63
Segovia á Medina	92
Toral á Villafranca	10
Soto de Rey á Ciaño	22
Huesca á Jaca	111
Játiva á Alcoy	63
San Martín de Provensals á Llerona.	31
Tudela á Tarazona	22
Valencia á Utiel	88
TOTAL.	520

LAS TARIFAS CUANDO PRODUZCAN MÁS DEL 12

CAPITAL REALIZADO

M. Z. A.

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Almansa á Alicante	97
Córdoba á Sevilla	121
TOTAL.	228

LAS TARIFAS GARANTIZANDO LOS PRODUCTOS,

LEY DE 3 DE JUNIO DE 1855.

M. Z. A.

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Castillejo á Toledo	26
Madrid á Ciudad Real	173
Mérida á Sevilla	205
TOTAL.	404

LAS TARIFAS GARANTIZANDO LOS PRODUCTOS,

DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1877,

LO 27 DEL REGLAMENTO DE 24 DE MAYO DE 1878.

M. Z. A.

LÍNEAS, POR CONCESIONES	Kilóm.
Valladolid á Ariza.	255
Valdezafán (Puebla de Híjar) á Samper	10
Samper á Roda.	188
TOTAL.	453

RESUMEN

	NORTE		M. Z. A.		TOTAL	
	Kilóm.	Tanto por ciento	Kilóm.	Tanto por ciento	Kilóm.	Tanto por ciento
Concesiones del primer grupo (1868)	11	0'29	299	8'12	310	4'21
Concesiones del segundo grupo (1844-1855, 15 por 100) . .	3,093	83'63	2,299	62'42	5,392	73'03
Concesiones del tercer grupo (1844-1855, 12 por 100) . .	73	1'97	228	6'19	301	4'08
Concesiones del cuarto grupo (1855)	20	0'54	404	10'97	424	5·75
Concesiones del quinto grupo (1877)	502	13'57	453	12'30	955	12'93
TOTALES. . . .	3,699	100'00	3,683	100'00	7,382	100'00

Salta en seguida á la vista que las líneas sobre cuyas tarifas el Gobierno no tiene *actualmente* derecho alguno de revisión, que son las comprendidas en los grupos 1.°, 2.° y 3.°, constituyen más del 81 por 100 de la totalidad de las líneas de las dos grandes redes del Norte y de M. Z. A. Y digo que sobre las tarifas de estas líneas no tiene *actualmente* derecho alguno de revisión el Gobierno, porque, aparte las de las líneas del primer grupo (concedidas según la *legislación de 1868)* sobre las que no lo tendrá jamás, como no ha llegado *todavía* el caso de que las del segundo grupo rindan un 15 por 100 de beneficio ni las del tercer grupo un 12 por 100, tampoco puede el Gobierno proceder á la revisión de las tarifas de estas líneas del segundo y del tercer grupos, entre las que se hallan precisamente *las mejores y de mayor tráfico* de las dos grandes redes.

Debe pues quedar de antemano bien clara y terminantemente sentado que el Gobierno no puede proceder legalmente por modo alguno á la revisión y

rebaja de tarifas que se persigue con el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, en cuanto se refiere á más de un 81 por 100 de las líneas de las dos redes del Norte y de M. Z. A.; y que sólo puede efectuarse dicha revisión en las tarifas del 19 por 100 restante de las líneas dichas, siendo precisa para el caso, además, tocante á un 13 por 100 de ellas, la información previa indispensable para todas las líneas concedidas según la *legislación de 1877*.

Veamos ahora circunstanciadamente cuáles son los derechos y deberes de las Compañías por lo que toca á la revisión y rebaja de las tarifas de las líneas de cada uno de los cinco grupos en que han sido clasificadas.

Las tarifas que afectan exclusivamente á las líneas comprendidas en el primer grupo, esto es, á las concedidas según la *legislación de 1868,* son intangibles. Las Compañías concesionarias tuvieron y tienen el derecho absoluto de establecerlas, subirlas y bajarlas según creyeron y crean conveniente, sin que medie obligación ó deber alguno

que limite esta libertad, fuera de los que las leyes fiscales imponen. No tiene pues el Gobierno derecho de ninguna clase á proceder á la revisión ni á la rebaja de las tarifas correspondientes á dichas líneas, y, por consiguiente, el Real Decreto de 7 de Julio de 1905 no puede en modo alguno aplicarse á ellas.

Las tarifas de las líneas concedidas según la *legislación de 1844* no pueden ser tampoco revisadas sin que los beneficios que por su virtud alcanzaren las Compañías concesionarias lleguen al 15 ó al 12 por 100 del capital empleado en tales empresas, según se especifique en los pliegos particulares de cada concesión. Y en igual caso se encuentran las tarifas de las líneas concedidas según la *legislación de 1855* en cuyos pliegos de condiciones particulares se especifique, sin embargo, como pacto especial, que no podrá procederse á la revisión de las tarifas sin que produzcan éstas á las empresas de que se trata un beneficio de más del 15 ó del 12 por 100, pues de la fijación de cada

uno de estos dos tipos de beneficio límite hay ejemplos en concesiones hechas según la ley de 3 de Junio de 1855, como los hay en todas las concesiones hechas según el Pliego de condiciones de 1844. De aquí que las Compañías concesionarias de las líneas comprendidas en los grupos segundo y tercero, antes detallados, tienen derecho indiscutible á mantener las tarifas máximas legales de sus respectivos pliegos de condiciones, y lo tienen igualmente á no permitir que dichas tarifas sean revisadas ni reformadas mientras no se haya alcanzado con ellas el beneficio taxativamente expresado en los pliegos de condiciones respectivos. De aquí que el Gobierno no tenga derecho alguno á proceder á la revisión y rebaja de las tarifas afectas á tales líneas, ni tenga por lo tanto nada que ver con ellas el Real Decreto de 7 de Julio de 1905. Hay que repetir, porque es de suma importancia, que entre estas líneas del segundo y tercer grupos citados se hallan las mejores y de mayor tráfico de la red española, además de constituir

la inmensa mayoría de las que forman esta red, como que en las redes de las Compañías del Norte y de M. Z. A. solamente figuran ya por más del 77 por 100 de la totalidad.

Las tarifas máximas legales de las líneas concedidas á tenor de la *legislación de 1855* y de la Ley de 3 de Junio de dicho año, pura y simple, pueden ser revisadas siempre que al Gobierno plazca, y cada cinco años. En virtud de tal revisión el Gobierno tiene derecho para proceder á la rebaja de dichas tarifas, pero las Compañías concesionarias lo tienen igualmente á que tal rebaja se haga *sin perjuicio de los intereses de sus respectivas empresas;* de modo que, aun cuando las Compañías no convinieren en la reducción de tarifas que el Gobierno propusiera, éste podría llevarla á cabo *por medio de una ley*, pero con la condición ineludible de garantir á las empresas los productos totales del último año, y, además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio. No hay que decir,

por consiguiente, que para la revisión de las tarifas de estas líneas, del cuarto grupo antes detallado, huelga completamente el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, porque sin él y sin CONFERENCIA ni información alguna tiene el Gobierno perfecto derecho para proceder á tal revisión con tal de que se ajuste á las condiciones que para llevarla á cabo la Ley exige. Conviene advertir que las líneas de que se trata sólo representan, para el conjunto de las redes del Norte y de M. Z. A., un 6 por 100 de la totalidad.

Y, por fin, las tarifas máximas legales de las líneas concedidas con arreglo á la *legislación de 1877* pueden ser también revisadas cada cinco años, y desde luego cuando el Gobierno quiera en todas aquéllas que lleven más de cinco años de explotación. Mas, para proceder á esta revisión, es indispensable un requisito previo que no puede exigirse para la revisión de las tarifas de las líneas concedidas según la *legislación de 1855,* á saber: la información que *debe preceder* á tal revisión según el

artículo 27 del Reglamento de 28 de Mayo de 1878. Por esto, cuando en 1900 quiso el Gobierno proceder á la reforma de las tarifas, empezó por abrir esta información por medio de la Real Orden de 5 de Diciembre de dicho año, porque nada podía hacerse sin ella en tal sentido por lo que toca á las líneas concedidas según la *legislación de 1877*, y para todas las demás era indispensable un concierto previo con las Compañías, salvo para el exiguo número de las que están sujetas á la ley de 3 de Junio de 1855 pura y simple. Y por esto resulta que el Real Decreto de 7 de Julio de 1905 no está ajustado á lo establecido por la ley para hacer posible la revisión y rebaja de las tarifas relativas á dichas líneas concedidas según la legislación de 1877, porque, aun cuando pudiese tomarse por tal información el resultado de la CONFERENCIA convocada por dicho Real Decreto, siempre tendrán derecho las Compañías ferroviarias á impugnarla, por deficiente, en razón de que en tal información no han tomado parte las

autoridades ni algunos de los centros oficiales á quienes *precisamente* hay que oir antes de proceder á la revisión de las tarifas, según disposición expresa del citado Reglamento de 1878.

Resulta pues, en resumidas cuentas, que por virtud de la CONFERENCIA convocada por Real Decreto de 7 de Julio de 1905 el Gobierno no tiene derecho alguno para proceder á la revisión de las tarifas de las líneas que figuran en los grupos primero, segundo y tercero antes detallados, que, para las redes del Norte y de M. Z. A., constituyen más del 81 por 100 de la totalidad y comprenden las mejores y de mayor tráfico; que para proceder á la revisión de las tarifas de las líneas que figuran en el grupo cuarto (menos del 6 por 100 de la totalidad para el conjunto de las redes del Norte y de M. Z. A.) ninguna necesidad tenía el Gobierno de la CONFERENCIA referida; y que para la revisión de las tarifas de las líneas comprendidas en el grupo quinto (muy cerca del 13 por 100 de la totalidad para las Compañías del Norte y de

M. Z. A. juntas), no tiene objeto tampoco la CONFERENCIA convocada, porque ésta no puede surtir los efectos de la información previa indispensable para proceder á tal revisión.

Por todo lo expuesto se ve bien que no hay disposición alguna que obligara á las Compañías ferroviarias á acudir á la CONFERENCIA convocada por el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, según declaró ya en la primera sesión de dicha CONFERENCIA el representante de las Compañías de ferrocarriles, y que, por lo tanto, pudieran muy bien haberse excusado de tomar parte en sus deliberaciones, tanto más si hubiesen alegado para ello que en modo alguno podían permitir que por nadie se entendiera que aceptaban sin protesta lo dispuesto en el artículo 6.° del citado Real Decreto, á saber: que «las conclusiones votadas en la Conferencia, así como los votos particulares si los hubiere, se elevarán al Gobierno con carácter de informes puramente consultivos á fin de que aquél *adopte con la mayor urgencia posible* las resolucio-

nes de aplicación inmediata *que estuvieren dentro de sus atribuciones,* y, en su caso, prepare los proyectos de ley que juzgue necesarios.» Y, sin embargo, acudieron las Compañías á las reuniones de la CONFERENCIA, en el mes de Julio, y acudirán sin duda á las del mes de Noviembre, porque creyeron y creerán seguramente que, después de todo, si el Gobierno pensase en *adoptar con la mayor urgencia posible resoluciones de aplicación inmediata,* no olvidará, como dice, *lo que está dentro de sus atribuciones,* y procederá, por lo tanto, á tenor de lo prescrito en las leyes vigentes y como se expresa en la Real Orden de 5 de Diciembre de 1900, *á pactar de acuerdo con las Compañías los conciertos necesarios para llegar al establecimiento de las tarifas reformadas;* y que, por consiguiente, habrá de quedar en definitiva sin efecto cuanto de inútil, de arbitrario ó de ilegal pudiera haber en la CONFERENCIA convocada por el Real Decreto de 7 de Julio de 1905.

V

PROCEDIMIENTO VICIOSO

establecido por el Real Decreto para alcanzar el fin que persigue

La primera vez que por el Gobierno se inició la idea de la revisión de las tarifas ferroviarias fué mediante la ley de 4 Junio de 1863, ya citada, y, entonces, al obtener de las Cortes, según el artículo 1.° de la ley, la autorización necesaria para uniformar las tarifas máximas legales de los ferrocarriles concedidos antes de 1855, y para unificar, según el artículo 2.°, estas mismas tarifas en las líneas de que fuese concesionaria una misma Compañía, se impuso al Gobierno la obligación previa de *oir al Consejo de Estado* y demás Cuerpos consultivos que creyese

conveniente, *así como á las empresas interesadas*, para la *uniformación* á que se refiere el artículo 1.°, y la de llevar á cabo en todo caso la *unificación* de que trata el artículo 2.°, *de acuerdo con las empresas*. Y esto lo hicieron las Cortes á pesar de que para las líneas concedidas pura y simplemente según la ley de 3 Junio de 1855 no era necesario; pero como lo era para todas aquellas cuyas tarifas no podían ser revisadas sin que los beneficios de las respectivas empresas alcanzasen el 15 ó el 12 por 100, que, como se ha visto, son la inmensa mayoría, estuvo muy en su lugar y fué de justicia la obligación impuesta por las Cortes al Gobierno de no unificar nada de las tarifas sin acuerdo previo con las empresas, porque sólo por este procedimiento podía alcanzarse el fin que se perseguía y que se alcanzó por lo que toca á las líneas que entonces poseía la Compañía de M. Z. A., según ya se ha dicho, mediante el concierto indispensable.

Después, cuando en 1876, primero, y en 1882, después, deseó el Gobierno

introducir reformas en las tarifas legales que aplicaban las Compañías de ferrocarriles, nombró por Real Decreto de 13 de Agosto de aquel año, y reconstituyó por Real Decreto de 26 Junio del último, la Comisión, de que ya se ha hablado, encargada de estudiar dichas tarifas y de *proponer* aquellas reformas que en ellas se estimasen convenientes. Claro está que los dictámenes dados por esta Comisión en 1884 no pudieron surtir los efectos de la información previa indispensable para proceder á la revisión de las tarifas de las líneas concedidas según la legislación de 1877, según está terminantemente prescrito en el Reglamento de 1878; pero es innegable que con el nombramiento de tal Comisión demostró el Gobierno que conocía bien la complejidad del problema, que necesitaba ser asesorado por personas peritas en la materia y que no podía legalmente resolver de plano en el asunto porque, según la propia citada Comisión le hizo presente, *es indispensable el asentimiento y conformidad de las Compañías*

para que pueda variarse cualquiera cláusula de los convenios primitivos sobre las concesiones de ferrocarriles.

Al tratarse, en 1896, de introducir en la llamada ley de auxilios á los ferrocarriles la rebaja de las tarifas de ciertos artículos, procedió ante todo el Gobierno á firmar con las Compañías convenios previos para el caso, con lo que reconoció que nada podía hacerse en la materia sin el concierto con dichas Compañías; y este debe ser sin duda alguna el procedimiento más corto, más natural y más lógico para alcanzar la deseada revisión por lo que toca á la inmensa mayoría de las líneas, en las que, como se ha visto, no puede procederse legalmente á ella sin tener el consentimiento de las Compañías referidas.

Posteriormente, pensó nuevamente el Gobierno en proceder á la revisión de las tarifas ferroviarias, y á este efecto se dictó la Real Orden de 5 Diciembre de 1900 abriendo la información pública requerida por el Reglamento de 1878 para las líneas conce-

didas según la legislación de 1877, y partiendo del justo principio de que «es indispensable contar con el concurso de las Compañías ferroviarias para gran número de líneas, según las disposiciones que rigen su concesión», y «pactar con dichas Compañías los conciertos necesarios para llegar al establecimiento de las tarifas reformadas.»

Véase ahora el Real Decreto de 7 Julio de 1905 y no se encontrará en él ni rastro del principio preceptivo de la ley de 4 Junio de 1863 sobre ser preciso el acuerdo con las Compañías para proceder á la uniformación de las tarifas; ni se notará en parte alguna aquel espíritu de justicia de los informes de la Comisión de 1884 respecto á lo indispensable del asentimiento y conformidad de las Compañías para variar cualquiera cláusula de los convenios primitivos sobre las concesiones; ni se verá la más pequeña alusión al procedimiento natural y lógico de convenios previos con las Compañías para llegar por medio de una ley á la revisión de tarifas según hizo el Gobierno de 1896;

ni, en fin, podrá entenderse que con la CONFERENCIA convocada por el Real Decreto de que se trata, se llene siquiera el requisito inevitable de la información prescrita por el Reglamento de 1878 para hacer posible la revisión de las tarifas en las líneas concedidas según la ley de 1877.

El procedimiento iniciado por el Real Decreto de 7 Julio de 1905 para llegar á la revisión fundamental de las tarifas y de los servicios de transporte por ferrocarril es, pues, á todas luces vicioso por lo que afecta al aspecto legal de la cuestión, porque, después de todo, como no se quiera faltar abiertamente á lo estatuído por la ley, no podrán revisarse ni rebajarse las tarifas de la inmensa mayoría de las líneas españolas sin la voluntad y el consentimiento de las Compañías ferroviarias aun cuando la CONFERENCIA convocada por el Real Decreto de que se trata acordara aconsejar otra cosa.

Mas no sólo por lo que á la legalidad se refiere resulta vicioso el procedimiento establecido por el Real Decreto,

sino que lo es también por cuanto toca á la eficacia de la propia información resultante de la CONFERENCIA convocada, sobre todo si se compara con la información obtenida por virtud de la Real Orden de 5 Diciembre de 1900, única disposición dictada por el Gobierno para cumplir el requisito previo que para proceder á la revisión de las tarifas de las líneas concedidas según la ley de 1877 impone el reglamento de 1878.

La información de 1900 debió ser forzosamente por escrito, puesto que las autoridades, corporaciones y entidades, que por virtud de la obligación impuesta por el Reglamento de 1878 debían ser precisamente *oídas*, lo mismo que todas las demás que á tenor de la invitación hecha en la Real Orden acudieron á tal información, no tuvieron otro medio de ser *oídas* que el de mandar *por escrito y firmadas* sus opiniones á la Dirección General de Obras Públicas. La CONFERENCIA DE 1905 ha debido ser, por lo contrario, principalmente *oral*, pues, aun cuando se pro-

cediera en su primera reunión á la designación de *ponencias* que han debido redactar y firmar fuera de la CONFERENCIA propiamente dicha sus opiniones, es lo cierto que, lo mismo «para tratar en general de los fines de la Conferencia» (art. 3.º del Reglamento) que «al discutirse las ponencias» (art. 14) tendrá que hacerse siempre y únicamente uso de la palabra, ya que hasta fueron determinados previamente, en dicho art. 14, *los turnos* que en pro y en contra de dichas ponencias podrán consumirse, por lo que las conclusiones de la CONFERENCIA, que al fin y al cabo han de constituir la información definitiva, serán con toda probabilidad más bien el resultado de una contienda hablada en pro ó en contra de aquellas ponencias, que el fruto de un examen maduro y detenido de lo que en ellas se expuso y razonó.

A nadie que tenga idea de lo que son las tarifas ferroviarias puede ocultarse que no es este asunto para tratado por medio de discursos y peroraciones en que la ligereza acostumbra á empare-

jarse con el amor propio, y anda suelta la pasión y prendidos los hombres en sus lazos. Menos aún si de lo que se trata es de revisar y reformar el sistema vigente de tarifas, pues entonces reviste el asunto tal carácter de gravedad y es de suyo tan complejo, que sólo con el ánimo sereno y bien templado puede abordarse el estudio detenido y minucioso que requiere. Cuando á los Gobiernos de 1876 y de 1882 se les ocurrió asesorarse respecto á las «reformas que se estimasen convenientes en las tarifas legales que aplican las empresas de ferrocarriles» encargaron el estudio de tan complicado asunto á una comisión de personas peritas que, después de dos años de trabajo, emitieron aquellos informes luminosos de 1884 de que ya se ha hecho mérito. Cuando el Gobierno de 1900 quiso también proceder á la revisión de las tarifas ferroviarias y se halló con el precepto legal del Reglamento de 1878 que obliga á la información previa, abrió ante todo esta información que forzosamente hubo de ser, como se ha dicho, por escrito;

y así únicamente pudieron exponerse reposadamente y con serenidad todos los datos y todas las razones dimanantes de un estudio detenido. Pero cuando al Gobierno de 1905 se le ha ocurrido hacer lo mismo que aquéllos intentaron, no ha sido ya por el modo concienzudo que requiere lo que ha de quedar escrito y firmado, sino que se ha confiado á discursos más ó menos improvisados, pero de forma siempre deficiente para tratar cuestiones tan difíciles é intrincadas; y, sobre todo, de forma que compromete bastante menos, pues muchas cosas se dicen que no se dijeran si debieran firmarse. Había de temerse que una información ó conferencia en tales términos convocada resultara de todo punto infructuosa sino perjudicial para todos los intereses, porque no otra cosa podría dar de sí una discusión verbal y pública sobre un tema que requiere conocimientos y datos que sólo en su estudio puede tener á mano el más experto, orden, método y serenidad casi incompatibles con la peroración, y la seguridad y hasta la respon-

sabilidad efectiva y permanente de cuanto se manifieste, que poco ha de hallarse en la palabra hablada que se lleva el viento. Y, sin embargo, creyó el Ministro que suscribe el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, «que este procedimiento ofrece mayores ventajas para esclarecer la cuestión que las informaciones escritas mandadas hacer en otras ocasiones y que han sido ineficaces». Es de temer que los funcionarios técnicos del Ministerio no fueron consultados por el Sr. Ministro sobre el por qué de la ineficacia de tales informaciones escritas, pues, al saber que todavía están aguardando estas informaciones copiosas y notables, que el Ministerio que las reclamó las haga caso, quizás se hubiera andado con más cuidado al tratar de ellas; y al saber que de Real Orden fué mandado, en cumplimiento de lo terminantemente prescrito por el Reglamento de 1878, que sobre tal información dictaminaran los Consejos Superiores de Obras Públicas y de Agricultura, Industria y Comercio, y que éstos nada

han hecho todavía, que se sepa, quizás hubiese empezado el Sr. Ministro por hacer cumplir la Real Orden de 5 de Diciembre de 1900, y seguramente entonces no se hubiera tenido por ineficaz la información escrita.

Ni el más inteligente y capaz de los Jefes de tráfico de las Compañías de ferrocarriles se halla en situación de discutir verbalmente en cualquier momento sobre muchas de las cuestiones de tarificación y de explotación comercial de ferrocarriles que puedan presentársele, pues con seguridad necesitará en muchos casos buscar datos, consultar precedentes y estudiar detenidamente dichas cuestiones antes de discutir. ¿Cómo pudo, pues, esperarse que resultara más eficaz que una discusión escrita, la discusión verbal entre tantas personas cuyos conocimientos sobre la materia por fuerza habían de estar muy por debajo de los del menos experimentado de aquellos Jefes de tráfico? ¿Es que se quieren repetir en la Conferencia y *coram populo*, las discusiones particulares, tan corrientes como inútiles

y lamentables, que por cualquier detalle de conveniencia puramente personal se entablan cada día ante los Servicios Comerciales de todas las Compañías, ó es que se pretende someter los representantes de éstas á un examen público, con preguntas ó cuestiones que no siempre ha de ser posible contestar sobre la marcha? Y no es á humo de pajas que puede esto temerse, porque dichos Servicios comerciales se encuentran cada día con reclamaciones formuladas sin previo estudio y hasta con desconocimiento completo de la legislación ferroviaria, por personas ó entidades que parece debieran conocer más ó menos estas cuestiones, puesto que tienen á mano una compilación donde se halla todo lo menester para formar cabal concepto de lo referente á tarifas ferroviarias. Pero parece que muchos interesados prefieren reclamar sin enterarse á enterarse antes de reclamar, porque deben decirse para sí, y algunos dicen realmente hasta para los demás, con todo desahogo, que con pedir nada se pierde, y que el *no* ya lo

tienen antes de reclamar. De donde resulta que muchas veces tengan que denegar las Compañías multitud de reclamaciones sin razón presentadas.

Mas no sólo en su esencia resulta vicioso el procedimiento establecido por el Real decreto de 7 de Julió de 1905 para la discusión de las tarifas ferroviarias, sino en la forma misma de esta discusión y en el modo como se dispone que las votaciones se realicen.

Respecto á la forma de la discusión hay que advertir que por el Reglamento se agruparon nada menos que en 21 temas todas las cuestiones á tratar, que constituyen en realidad un verdadero curso de explotación de ferrocarriles. Para cada uno de los temas se nombró una ponencia con representantes de las Compañías ferroviarias, pero no de todas éstas sino de dos á lo sumo, que sabrán cada uno de lo que á su Compañía respectiva atañe, pero no de lo que atañe á las demás, y que podrán decir y ofrecer por lo que á lo suyo toca, pero no por lo que toca á los

UNIVERSITY OF MICHIGAN

demás. Verdad es que en el artículo 15 del Reglamento se indica que podrán presentarse enmiendas y adiciones á las ponencias; y ciertamente podrá ser ésta el arma *única*, en todo caso, de que podrá servirse cada Compañía para la defensa de sus intereses; pero en el mismo artículo se previene que tales enmiendas y adiciones sólo podrán discutirse cuándo y cómo la Presidencia determine, aparte de que tendrán que llevar la firma de cinco representantes por lo menos. Dícese que cada casa es un mundo, y es verdad: en el caso actual cada Compañía es un mundo especial que tiene en vigor un sistema de tarifas, resultado de los estudios y de la práctica de cincuenta años en cada localidad, para cada tráfico particular y para todas las combinaciones que dicha práctica ha hecho necesarias. ¿Cómo puede esperarse que se trate bien ni que se resuelva concienzudamente asunto de tamaña complejidad por personas desconocedoras, en su mayoría, de tales particularidades, y con unos cuantos discursos sobre

ponencias que el menos lince debió prever contradictorias?

Y luego ¿en qué forma tendrán que resolverse estas contradicciones? Pues, por medio de votaciones nominales; y, aun cuando el voto de la CONFERENCIA no haya de tener otro valor que el de un voto consultivo, es indudable que los poderes públicos habrán de inclinarse naturalmente hacia los votos de la mayoría. ¿Y cómo y por quién se formó esta mayoría en la Conferencia? Pues, por los representantes del Comercio, de la Industria y de la Agricultura llamados por el Real decreto en número mucho mayor que los representantes de las Compañías, contra las cuales aparecieron desde el primer momento como aparece un acusador implacable ante un tribunal. Y ¿cómo puede, en su calidad de mayoría formada por la voluntad ministerial, ser tenida tal representación, á la vez, como parte y como consejera? ¿No constituye esto también un vicio fundamental del procedimiento establecido por el Real decreto de que se trata?

UNIVERSITY OF MICHIGAN

Pero hay más aún. Cada representante de Cámaras de Comercio y de entidades agrícolas mineras é industriales representa un voto, lo mismo que cada representante de las Compañías ferroviarias, y *todas* las Cámaras y demás entidades tienen en la Conferencia *igual* número de representantes, y tienen asimismo *igual* representación *todas* las Compañías ferroviarias, de modo que la misma calidad y el mismo poder se asigna al voto de las Cámaras de Madrid y de Barcelona que á las de la población de menor tráfico ferroviario, lo mismo á los representantes de un ferrocarril de 5 kilómetros, que á los de las Compañías del Norte y de M. Z. A. con más de 3,600 kilómetros cada una. ¿Qué valor puede equitativamente concederse á esta aplicación del sufragio universal á la dilucidación de cuestiones que tanto han de *interesar* á algunos de los votantes y tan poco á otros?

Toda vez que, según se ha dicho, está claramente dispuesto por la legislación vigente, esto es, por el Regla-

mento de 1878, lo que debe hacerse para proceder á la revisión de las tarifas de las líneas concedidas según la Ley de 1877, y que la Conferencia convocada por el Real decreto de 7 de Julio de 1905 no puede ser considerada, en justicia, como conducente á la información previa prescrita por dicho Reglamento de 1878, según queda igualmente puesto de relieve; sabiéndose, como se sabe, que no hay disposición alguna legal que permita al Gobierno proceder á la revisión de las tarifas de la inmensa mayoría de las demás líneas sin la voluntad ó el asentimiento de las Compañías, según queda demostrado; y adquirida la convicción de lo vicioso del procedimiento establecido por el Real decreto citado para obtener siquiera una concienzuda y serena información sobre la necesidad ó conveniencia de la revisión de las tarifas ferroviarias, cabe dudar fundadamente de la utilidad real, ajustada á la ley, de tal Real decreto, y de que dicho procedimiento «ofrezca mayores ventajas para esclarecer la cuestión», como

UNIVERSITY OF MICHIGAN

dice el señor Ministro», que las informaciones escritas mandadas hacer en otras ocasiones y que han sido ineficaces», porque nada ha de resultar al fin y al cabo de tanta ineficacia como lo que se disponga contrariamente á lo establecido por la ley y á los intereses que al amparo de ella se crearon.

UNIVERSITY OF MICHIGAN

VI

EQUIVOCADO CONCEPTO

del establecimiento y desarrollo de las tarifas, expuesto en el Real Decreto

En la exposición del Real Decreto de 7 de Julio de 1905 se afirma algo que demuestra tenerse un concepto completamente equivocado respecto al establecimiento y desarrollo de las tarifas ferroviarias en España. Conviene ante todo rectificar este error.

Para justificar la necesidad de la revisión de las tarifas ferroviarias dícese en la referida exposición que «cuando se hicieron las diferentes concesiones de ferrocarriles se establecieron reglas y tarifas teniendo en cuenta el desarrollo agrícola, pecuario, industrial y comer-

cial de la época, y los probables desarrollos, así como la fijación de precios, no pudo substraerse á la comparación con los de arrastre por fuerza animal, por lo que, y aun siendo elevadas, habían de parecer entonces baratas las tarifas del ferrocarril, que satisfacían á procedimientos tan costosos y antiguos.»

No se hubiese escrito esto seguramente de haberse meditado antes lo que sobre el particular se dice en el Informe aprobado por Real Orden de 31 de Diciembre de 1844, *base y fundamento de toda la legislación de ferrocarriles en España,* pues entonces se hubiera visto que, según declaran las notabilidades ferroviarias de la época, firmantes del referido informe, fué imposible tener en cuenta nada de lo que se supone, al establecerse las primeras tarifas ferroviarias: 1.º, porque el cálculo del coste de las obras no pudo ser más que aproximado, y este coste debe ser una de las bases para la fijación del precio de transporte; 2.º, porque los datos estadísticos que ha-

UNIVERSITY OF MICHIGAN

bían de servir para regular el producto de los transportes de personas y mercaderías que pudieran hacerse por ferrocarril inmediatamente después de construído, estaban sujetos aún á mayor incertidumbre; y 3.°, porque el impulso que habrían de recibir la agricultura, la industria, el comercio, y la movilidad de las personas por la existencia del ferrocarril eran casi imposibles de prever. Bien se ve, pues, que no es exacto lo que se dice en la exposición del Real Decreto de que se trata, sobre que se tuvieran en cuenta el desarrollo agrícola, pecuario, industrial y comercial de la época al establecerse las tarifas de las diferentes concesiones de ferrocarriles.

Hízose en muchos casos sencillamente, al principio, lo que casi siempre se ha hecho en España, esto es, *copiar lo del extranjero;* y así se aplicaron sin más ni más á muchos de nuestros ferrocarriles los precios de las tarifas de los de otros países. No hay que decir, por lo tanto, que no pudieron ni dejaron de poder substraerse tales precios

á la comparación con los del arrastre por fuerza animal, como se da por sentado en el Real Decreto, y huelga por consiguiente toda suposición de que por tal motivo hubiesen de parecer baratas las primeras tarifas ferroviarias, aun siendo elevadas, como se dice, por comparárselas en aquel tiempo con las que satisfacían á procedimientos costosos y antiguos. Pero no holgará advertir que, si no aquí, en aquellos países extranjeros de que se copiaron los precios de las tarifas, debieron ser éstos más ó menos adecuados á los que rigieran para los demás procedimientos de transporte, y como en éstos estaban ya también más adelantados aquellos países que España, de aquí que al adoptar los precios establecidos allí para el transporte ferroviario, se establecieran aquí, en realidad, precios inferiores á los que correlativamente convinieran. Además, siendo como se ha dicho una de las bases racionales para la fijación de los precios de las tarifas el coste de las obras del ferrocarril, y otra, tanto ó más ineludible, el importe de los gastos de ex-

plotación, y debiendo ser á todas luces mucho más crecidos aquel coste de las obras y este gasto de explotación en los ferrocarriles españoles que en la mayoría de los extranjeros, porque así naturalmente lo requiere, en general, lo mucho más quebrado del terreno español, comparado con aquel de las líneas extranjeras cuyas tarifas se copiaron, débese deducir racionalmente que las tarifas legales de los ferrocarriles españoles habían de ser más elevadas, en general, que las de los extranjeros; y, sin embargo, no lo fueron.

Pero es el caso que las tarifas máximás legales de muchas líneas no son hoy las mismas que figuran en los contratos de concesión. Estas, en algunos casos, fueron provisionales y reemplazadas por otras definitivas; y en otros fueron modificadas, á pesar de ser definitivas, mediante la uniformación ó unificación autorizadas por la ley de 4 de Junio de 1863, de acuerdo con cada Compañía. Todo esto sin contar una reducción importante que se hizo indirectamente en todas las tarifas máxi-

mas legales, sin aquiescencia de las Compañías, al alterarse el sistema monetario por virtud del Decreto de 19 de Octubre de 1868 y de la Orden de 23 de Marzo de 1869, pues entonces, al convertirse en pesetas los precios expresados en reales de vellón, al cambio de 0'25 de peseta por un real, quedaron en realidad rebajados en un 5 por 100 los precios primitivos, porque el valor intrínseco de la moderna moneda de una peseta no es más que el de 3'80 reales de vellón, ó sea 0'95 de la antigua moneda de cuatro reales vellón, y, por consiguiente, el valor efectivo del antiguo real de vellón es de 0'2632 de peseta en vez de 0'25.

Conviene sentar bien las ideas para formarse perfecto cargo del desarrollo de las tarifas ferroviarias en España y de lo equivocadamente apreciado que este desarrollo aparece en el Real Decreto de 7 de Julio de 1905.

Los precios efectivos del transporte se regulan siempre por una ley natural muy conocida, si no lo estorban, como sucede á veces, las disposiciones lega-

les. Según esta ley, dichos precios han de moverse entre dos límites: el inferior está representado por un precio, más abajo del cual ya no resulta remunerador el transporte para el porteador; el límite superior está representado por un precio que, por poco más alto que fuese, resultaría ya mayor que el ofrecido por otros porteadores, ó bien produciría desviaciones del tráfico en favor de otros puntos de procedencia ó de destino, ó provocaría competencias con otros productos similares, ó alteraría, en fin, la diferencia de precios natural de la mercancía entre el punto de carga y el de descarga. Claro está que no siempre hay medio de calcular con la suficiente aproximación estos precios límites, inferior y superior, del transporte, que, por otra parte, varían mucho con el transcurso del tiempo; pero siempre sucederá que cuando el precio del transporte sea menor que el precio límite inferior citado, sufrirá perjuicio el porteador; que cuando sea mayor que el precio límite superior, quien sufrirá el perjuicio será el carga-

dor, y que cuando el precio límite inferior, esto es, el precio mínimo remunerador posible, deba ser mayor que el precio límite superior ó sea el precio máximo que el comercio natural permita, entonces el transporte no puede ó no debe efectuarse, porque el gasto que requiere es mayor que la utilidad que produce.

Si se hubiese reflexionado bien sobre el alcance de esta ley económica, quizás no se hubiesen calificado de absurdos, injustos ó contrarios al desarrollo de la producción muchos hechos que no tienen en el orden económico nada de anómalos ni de inconvenientes; y así no se hubiese extrañado, como se extraña en la exposición del Real Decreto, que no pueda acudirse *económicamente,* de todas las regiones de España, al socorro de aquella que haya tenido una mala cosecha, ni se hubiese afirmado que «las tarifas dificultan esta solución, cuando no la impiden, porque de nada sirve llevar lo que hace falta si cuando llega al lugar de consumo ha tomado ya, por efecto del transporte, los mismos

altos precios que quieren evitarse y que hacen la situación insostenible.» Olvidóse, al hacer esta afirmación, por una parte, que los precios del transporte no pueden ser menores que aquel del límite inferior de la ley económica citada, más abajo del cual no fueran ya remuneradores para el porteador, y, por otra, que cuando el precio que exija este límite inferior tenga que ser más alto que el que permita el límite superior, por ser muy grande el trayecto á recorrer, ó por otra causa cualquiera, el transporte *no puede ó por lo menos no debe hacerse, porque entonces el gasto que requiere es mayor que la utilidad que produce.* Y si por razones de patriotismo, de beneficencia ó de favor, *pero no económicas,* quiere apreciarse de otro modo más elevado esta *utilidad,* justo es que pague el Estado, si no el favorecido, las consecuencias del quebrantamiento de la ley económica, pero no lo es que se quiera, como se pretende por el Real Decreto, hacer pagar estas consecuencias exclusivamente al porteador.

Las tarifas máximas legales, lo mismo que las llamadas generales de aplicación, varían de unas líneas á otras, y contienen la nomenclatura ó enumeración general de las diversas clases de unidades de transporte á que pueden referirse por agrupación específica, por asimilación ó por designación genérica todos los transportes que se efectúan en la práctica. Dichas tarifas expresan el precio correspondiente á cada unidad, subdividiéndose en las máximas legales este precio en dos partes: una por razón del peaje ó derecho de tránsito que debe satisfacer cualquiera que desee utilizar el camino, y otra por razón del transporte propiamente dicho, como retribución por el servicio de conducción que se pretende. Todas las unidades de transporte son complejas y comprenden, como si fuesen dos factores, una unidad de distancia y otra unidad de volumen, de valor ó de peso. Estas unidades no son siempre las mismas en toda la tarifa, y sus precios son aplicables como base de percepción á todos los transportes que se efectúen

en la línea, cualquiera que sea el número de unidades de volumen, de valor ó de peso que se hayan de transportar y cualquiera que sea el trayecto á recorrer y la dirección del recorrido. La diferenciación de unidades en las tarifas máximas legales se ha establecido casi siempre atendiendo únicamente á la naturaleza del objeto transportado; pero alguna vez se ha basado en la diversidad de la unidad de peso, de la unidad de distancia, del trayecto recorrido ó del peso total de la remesa, y así han resultado varias unidades de transporte aun para objetos de naturaleza idéntica, lo cual es más frecuente en las tarifas generales de aplicación.

Pero estas tarifas máximas legales y generales de aplicación, á pesar de la variedad de sus especificaciones, no podían todavía corresponder á la variedad inmensa de las necesidades del comercio y de la industria en cada localidad, para cada producto, por cada camino, en cada época; y de aquí que se impusiera la creación de las tarifas llamadas especiales, que, claro está, no contie-

nen precios de todas las unidades de transporte, por efecto de su propia particularidad, y no forman, por consiguiente, un arancel completo. Entre estas tarifas especiales las hay que tienen verdaderamente el carácter de fragmento ó capítulo de una tarifa general de aplicación; en otras muchas concurre además la circunstancia de contener alguna cláusula ó condición de aplicación, distinta de las generales, como la aplicación de los plazos reglamentarios del transporte; en algunas, el cálculo del precio total de un transporte comprendido en ellas exige la subdivisión numérica de la distancia en zonas, ó del peso, en series, ó ambas subdivisiones á un tiempo, no siendo idénticos para una misma expedición los precios unitarios de todas las zonas ni de todas las series, y siendo, ya idénticas á las generales, ya distintas, las condiciones de aplicación. Estas diversas clases de tarifas especiales pueden ser aplicables indistintamente á los transportes que se efectúen en toda la extensión de la línea respectiva

UNIVERSITY OF MICHIGAN

ó nada más que á los que se hagan en determinadas estaciones, y en este último caso es cuando realmente merecen el nombre de tarifas especiales ó diferenciales.

Nada más natural que la creación de todas estas tarifas especiales ó particulares á medida que se produce una necesidad especial ó particular del comercio, de la industria, de la agricultura ó de cualquiera otra fuente de tráfico; y, sin embargo, ya se ha visto cuántas limitaciones y condiciones onerosas ha puesto siempre el Estado á la facultad de los concesionarios de reducir los precios de las tarifas, no siendo de las peores de estas condiciones la de obligar á que la rebaja propuesta alcance proporcionalmente al peaje y al transporte (disposición 4.ª para la percepción de la tarifa, según Real Orden de 31 de Diciembre de 1844), con lo que, al aplicar las tarifas especiales en que se hacen rebajas de consideración á los remitentes por tratarse de un gran recorrido ó de una cantidad respetable de mercancías, podría darse el

caso de que una empresa extraña aprovechase el beneficio de la rebaja en el peaje para establecer en la propia línea de la Compañía que implantara dicha tarifa especial una competencia con esta Compañía, y esto, en resumidas cuentas, habría de perjudicar al comercio en vez de favorecerlo, porque la Compañía explotadora, para evitar el mal mayor que la competencia le produjera, se apresuraría sin duda á suprimir las tarifas especiales que tan favorables son á dicho comercio.

Después de todo esto no hay que decir con cuánta extrañeza han de haber visto las afirmaciones que sobre las tarifas especiales se hacen en el Real Decreto, cuantos tienen formado cabal concepto de la filosofía de las tarifas y de su aplicación á los ferrocarriles españoles. Se dice allí que tales tarifas especiales «significan la existencia de necesidades que no pueden satisfacerse con las reglas comunes, con las tarifas señaladas como límites de las concesiones», y esto es mucha verdad, según queda ya demostrado; pero se olvida

UNIVERSITY OF MICHIGAN

hacer patente que esta misma *existencia de necesidades* que ellas significan, queda por las propias tarifas satisfecha, puesto que para ello se implantaron. Y lo peor del caso es que, no columbrando siquiera que á la variedad extraordinaria de tales necesidades había de corresponder forzosamente variedad análoga en las tarifas especiales destinadas á satisfacerlas, se echa en cara á las Compañías, en la exposición del Real Decreto, el *grave peligro* de la multiplicidad y del casuismo de tales tarifas.

Casi siempre son los propios comerciantes, industriales y agricultores quienes, fundándose en lo especial de los casos particulares en que se encuentran, por condiciones de localidad, de producción ó de distancia, solicitan de las Compañías estas tarifas especiales que, naturalmente, han de ser, con tal motivo, *múltiples* y ajustadas particularmente *á cada caso;* y cuando las Compañías ponen en vigor las tarifas especiales reclamadas, *después de aprobadas por el Estado*, viene este mismo

Estado y vienen aquellos mismos comerciantes, industriales y agricultores á quejarse de la *multiplicidad* y del *casuismo* de tales tarifas que dicen ser causa de confusión entre los expedicionarios.

Nadie se fija en que precisamente con esta multiplicidad de las tarifas especiales, que siempre suponen una rebaja considerable en los precios del transporte, lo que se hace en realidad es armonizar los intereses de los concesionarios de los ferrocarriles con los de la producción y del comercio, y que, si á semejanza de lo que se hace en Inglaterra y en los Estados Unidos, hubiese aquí la debida libertad de contratación de los transportes, cuanto mayor fuera ésta, mayor sería su utilidad pública; y nadie advierte tampoco que con las rebajas de las tarifas máximas legales, que las especiales representan, lo que verdaderamente se realiza es aquella misma rebaja en los precios del transporte que la *legislación de 1844* suponía únicamente necesaria cuando llegasen los beneficios de las empresas

UNIVERSITY OF MICHIGAN

al 12 ó al 15 por 100 del capital empleado en ellas, de lo cual están éstas desgraciadamente bastante lejos. «Quizás pasará mucho tiempo — decían los firmantes del notabilísimo Informe de 1844 — antes de que llegue el caso de hacer esta reforma de tarifa en España; *quizás no llegue nunca*, lo cual sería muy mala señal...» Efectivamente, la señal ha sido muy mala; el caso legal no ha llegado, porque los beneficios de las empresas no han alcanzado, ni por asomo, aquellos beneficios; pero la rebaja de las tarifas máximas legales se ha hecho, en realidad, merced á las tarifas especiales. Aquellos hombres ilustres que con tanta claridad vieron ya en 1844 el problema de los ferrocarriles en España, decían entonces: «En lo que importa fijar la atención, no es tanto en la cuota de las tarifas cuanto en el producto líquido que percibe la Empresa después de satisfechos todos los gastos.» Ahora ni quiere fijarse la atención en el producto líquido que perciben las Empresas, ni siquiera en la cuota de las tarifas.

La cuestión es que éstas, por bajas que estén, se rebajen, aun cuando, ya sin rebajarlas, sea nulo aquel producto líquido que debieran percibir las Empresas.

UNIVERSITY OF MICHIGAN

VII

TENDENCIA DEPLORABLE

del

Real Decreto á la uniformidad de las tarifas

En la exposición del Real Decreto de 7 Julio de 1905 se señala, según se ve, como un peligro grave el de las tarifas especiales, pues se dice que «por su multiplicidad y su casuismo producen confusiones en los expedicionarios hasta el punto de ser hoy difícil entenderse en la aplicación conveniente de cada una». Es sensible que así haya querido hacerse eco la Administración de los que imaginan que el bello ideal del progreso está en la idea anticuada de que todo ha de ser bien sencillo y bien uniforme, y abogan, por lo tanto, por unas tarifas ferroviarias *primitivas*, esto es, fáciles é iguales, sin distinción de co-

marcas, distancias, épocas ni géneros. No se percatan unos y otros de que las tarifas ferroviarias, como todos los medios de relación entre los pueblos, han de marchar al compás de la vida de éstos; de que á medida que esta vida se civiliza, se complica; y de que ante sus manifestaciones, cada día más complejas y más ricas en variantes, sería notoriamente injusto y demoledor querer ahogar el desarrollo de las iniciativas particulares con criterios uniformistas de manifiesta retrogradación.

Las dificultades que resultan del sistema de tarifas vigente para el expedidor que quiere darse cuenta por sí mismo y sobre la marcha de lo que tendrá que pagar por un transporte, son dificultades naturalísimas que subsisten y subsistirán siempre, no sólo respecto á las tarifas ferroviarias, sino para cuantas satisfacciones de la vida se tienen que pagar. Cuando este mismo expedidor, que se queja de no saber de antemano y fácilmente cuánto le costará un transporte, entra en un almacén cualquiera para comprar un objeto, tam-

poco sabe lo que habrá de pagar por él, si no tiene de ello experiencia adquirida, y, sin embargo, no se queja y encuentra muy natural su ignorancia; pero no quiere hacerse cargo de que con los transportes ha de pasar lo que con todos los demás actos comerciales, y clama al cielo porque no sabe lo que ha de pagar por una expedición sin ni siquiera haberse tomado la molestia de preguntarlo. Hay que contar, por desgracia, con que en España son muchas más de lo que parece las personas que, ni siquiera para echar sus cuentas, se quieren tomar esta molestia; prefieren quejarse de lo caro del transporte cuando las cuentas no les salen bien.

Es cosa fácil de comprender que no puede haber fórmula alguna capaz de evitar estas llamadas dificultades, como no sea la de la bárbara simplicidad de la tarifa absolutamente kilométrica; y ésta, que en todas partes fuera incomprensible, más ha de serlo en un país como el nuestro en que la red general se compone de las partes más heterogéneas, lo mismo desde el punto de vista

de su propia composición que desde el de las circunstancias exteriores que influyen en el movimiento comercial á que se aplica.

La multiplicidad de tarifas y la complicación que esto produce, sobre todo cuando hay que utilizar líneas de varias Compañías, y la dificultad que se presenta al remitente cuando quiere saber por sí mismo lo que tiene que pagar por un transporte proyectado, así como las desigualdades ó anomalías de los precios que determinadas tarifas producen en favor de unos transportes con relación á otros, son, en general, consecuencias fatales de la diversidad existente en las circunstancias comerciales de todas clases que debe apreciar y tener en cuenta el tarificador. Pedir que se establezcan fórmulas precisas de las que se deriven las tarifas de toda una red nacional, es pedir una quimera. No hay fórmula que pueda encerrar la satisfacción de todas las necesidades de los intereses comerciales, no sólo diversificados hasta lo infinito sino también esencialmente elásticos y cambiables.

Pudiera admitirse, en rigor, que con varias fórmulas se alcanzase á representar todas las tarifas que satisfacieran las necesidades de una situación general conocida y determinada; pero en cuanto circunstancias exteriores produjeran cambios en esta situación general y determinaran nuevas necesidades, sería preciso renunciar á la satisfacción de estas nuevas necesidades ó buscar otras fórmulas. Véase, pues, á qué queda reducida la idea de la simplificación, de la uniformidad de tarifas.

Pero hay más todavía: las tarifas no sólo deben adaptarse á las necesidades cambiables, sino á las tendencias de cada momento hacia el progreso que son innatas en el comercio, y deben evolucionar por consiguiente de forma que favorezcan aquellas tendencias y las prevengan, por lo que el que explota un ferrocarril necesita tener la facultad de maniobrar con sus tarifas de un modo que no le permitirían las fórmulas *secas*, símbolo del *statu quo* y de la rutina.

Quéjanse algunos de que haya des-

igualdades y anomalías en los precios de las tarifas especiales y no ven que tales desigualdades y anomalías obedecen precisamente á la satisfacción del interés público, y no son más que una consecuencia del principio comercial de la competencia, á cuya ley económica por modo alguno pueden dejar de estar sujetas las Compañías de ferrocarriles.

Fíjese la atención en la manera como se realizan los transportes ferroviarios y se comprenderá en seguida como, aun por causas en cierto modo independientes del transporte propiamente dicho, forzosamente ha de haber una grandísima diversidad de precios en los transportes. Toda mercancía, antes de ser transportada, ha de ser pesada, registrada y cargada, y los vagones en que se cargue han de ser maniobrados para formar con ellos los trenes correspondientes; y, al llegar á su destino, han de ser maniobrados los vagones para su *puesta en muelle*, y las mercancías han de ser descargadas, reconocidas y entregadas al destinatario. Todo esto produce gastos independientes del trans-

porte en su esencia, que son iguales para un transporte largo que para un transporte corto, los mismos para un trayecto en que la tracción sea fácil que para otro en que sea difícil; y estos gastos constituyen uno de los elementos con que se han de formar las tarifas. Claro está, por consiguiente, que en la tarifa que se refiera á un recorrido de 50 kilómetros, por ejemplo, habrá de tenerse en cuenta, como principio general, la aplicación de 1/50 de tales gastos, por kilómetro, mientras que en otra que se refiera á un recorrido de 100 kilómetros sólo tendrá que aplicarse generalmente 1/100 de ellos. ¿Quién puede pretender, por lo tanto, que sea igual la tasa kilométrica para 50 que para 100 kilómetros? Y lo que se acaba de decir por lo que toca á la facturación, carga, descarga y maniobras, pudiera repetirse con igual objeto por lo que se refiere á otros gastos, como, por ejemplo, los que resultan de la clasificación de vagones en las estaciones principales de formación y descomposición de trenes generales, los que se originan

de la transmisión al pasar los vagones de una red á otra y los que se producen para ciertas mercancías por efecto de la forzosa paralización del material, ó de su mayor ó menor utilización, todos los cuales confluyen al mismo efecto y demuestran lo injusto que fuera, aun cuando fuese posible, el precio único por kilómetro con que algunos sueñan.

Decía el Consejero de Estado Mr. Liharzick, en una conferencia dada en Viena, que el ideal fuera que todas las tarifas para mercancías pudieran meterse en un libro que cupiera en el bolsillo del chaleco, pero que no es fácil que se realice jamás este bello ideal ni aun en las naciones más dadas á la unificación y á la centralización de todas las cosas, porque un asunto como el de las tarifas, que comprende tan gran número de cuestiones, lleva consigo la fuente de una inmensidad de dificultades y de complicaciones que podrán reducirse algunas veces, pero jamás anularse. Fíjese sino la atención en la centralizadora Francia, donde toda idea uniformista tiene su natural asiento, y

véase en qué ha ido á parar aquel bello ideal del librito que habría de caber en el bolsillo del chaleco; pues ha ido á parar en la voluminosa y pesadísima mole de la *Compilación Chaix,* cuyo manejo material exige cuando menos la fuerza de un hombre bien robusto.

Nada más sabroso sobre el particular que leer lo que dice *ex abundantia cordis* en su informe uno de los propios representantes de la industria en la CONFERENCIA DE 1905. «Para dar una idea de lo que es el estudio de las tarifas de transporte—escribe D. Renato Lafleur, de la Cuenca carbonífera de Puertollano—diré que en el momento de ser nombrado de la ponencia C, además de la recopilación Giol de tarifas de España, quise procurarme, para estudiarlas, las tarifas de varias naciones de Europa, y resulta que poseo hoy una verdadera biblioteca. Las tarifas de Francia, en numerosos tomos, costaron 76 pesetas, las de Bélgica costaron de portes solamente 34 pesetas, etc., etc. Pero la más notable ha sido la contestación de mi corresponsal de Suiza al

cual había pedido las tarifas de ferrocarriles de su país y me contestó lo siguiente: «No existe en Suiza una recopilación de tarifas para todos los ferrocarriles. Por lo que se refiere á los ferrocarriles del Estado, dicha tarifa está compuesta de tres tomos, y por lo que se relaciona con las de otras Compañías hay una tarifa para cada una; es decir, más de cincuenta. La colección completa costará á usted 100 francos próximamente.»

«Dichosos suizos con sus 3,500 kilómetros de ferrocarril solamente» — exclama con toda ingenuidad el Sr. Lafleur, y luego añade: — «Cuando en países como Alemania, Francia, Bélgica, Italia, etc., es decir, las naciones más adelantadas en cuestiones de transportes, existe tal multiplicación de tarifas, es prueba evidente que la unificación de ellas es, si no imposible, por lo menos difícil, y necesita trabajo arduo y constante, y que no se puede llegar á ello sino con mucho trabajo y perseverancia.»

Yo también quise, como el Sr. La-

fleur, saber á qué atenerme respecto á las tarifas ferroviarias de algunos países extranjeros, que no conocía bien, y, al efecto, escribí á un amigo, persona sumamente entendida en cuanto á ferrocarriles se refiere. Mi amigo me contestó circunstanciadamente respecto á las recopilaciones de tarifas de los principales países de Europa, y no puedo resistir la tentación de trasladar aquí algunos de los conceptos de su informe. De Bélgica díjome mi amigo: «Il n'existe pas de recueil. Pour les Chemins de fer de l'Etat, il y a deux volumes pour les tarifs et deux volumes pour les barèmes et distances»; y me mandó un folleto de 18 páginas destinadas únicamente *al índice* de las tarifas publicadas por la Administración de los ferrocarriles del Estado Belga. — De Inglaterra me dijo: «Ici chaque compagnie a ses tarifs, souvent *élastiques.*» — De Suiza: «C'est le plus grand désordre; il est impossible d'obtenir une collection complète, certaines publications de tarifs étant épuisées et n'ayant pas été réimprimées.»—De Alemania: «Chaque

état a ses tarifs intérieures, ses tarifs communes avec les autres états allemands et ses tarifs spéciaux d'exportation. La réunion de ces divers volumes forme une masse *d'un mètre cube environ.*» — Y, finalmente, me dijo: «Vous voyez mon cher ami que je ne peux pas vous être utile à grand chose, mais la plus belle fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a.»

Después de lo dicho por el Sr. Lafleur, que literalmente he transcrito, y de lo que mi amigo me escribió, parece fuera de duda que sueñan realmente los que tienen por cosa fácil proceder aquí á la uniformidad de las tarifas alegando que «su multiplicidad y su casuismo producen confusiones», porque, como dice bien el Sr. Lafleur, cuando en las naciones más adelantadas en cuestiones de transportes existe tal multiplicación de ellas, que para Alemania solamente, según dice mi amigo, forma la colección un volumen de un metro cúbico, es evidente que la unificación, si no imposible, es dificilísima, y que pretender encasquetarnos la conveniencia de la

tarifa unificada vale tanto como pretender convencernos de que conviene aprender un idioma nuevo para evitar la dificultad de aprender los existentes.

Esta uniformidad de las tarifas ha sido ya en Francia hace muchos años y en diversas épocas el bello ideal de lo que se llama *la opinión*, y los Gobiernos han procurado *concertar* lo necesario con las Compañías para llegar á *lo posible* en el asunto, tratando siempre, como es natural, de unificar en cuanto quepa *principalmente las tarifas máximas legales ó generales.*

La Asamblea nacional francesa de 1873 nombró á este efecto una Comisión informadora que dió su dictamen en Agosto de 1875, y en él se pidieron, entre muchas cosas menos importantes, las dos esenciales de *la revisión de todas las tarifas generales y especiales* y de *la rebaja de las tarifas generales.*

En 1879 se formuló por primera vez en el Ministerio de Obras Públicas de la República una nomenclatura ó clasificación uniforme de las mercancías,

pero hasta 1884 no se llegó á un acuerdo con la Compañía del Este, y, á partir de esta fecha, fueron adhiriéndose paulatinamente todas las demás grandes Compañías, modificando más ó menos lo proyectado, pero *no* rebajando *todas* las tarifas, sino reduciendo los precios de algunas y aumentando los de otras, á fin de establecer las debidas *compensaciones* para evitar perjuicios á las Compañías. Sólo después de 27 años de un trabajo de *tira y afloja* ha podido llegarse á la clasificación de 1.° de Septiembre de 1902 que rige para las seis grandes Compañías francesas, para la red del Estado y para las líneas llamadas de la grande y pequeña Cintura de París; pero es preciso que se entienda bien que á todo lo que se ha llegado después de tan ímprobo trabajo ha sido á lo siguiente:

1.° A la uniformidad en la manera de expresar las mercancías, lo cual quiere decir que hay *una sola nomenclatura* para todas ellas, aplicable á las tarifas generales y á las especiales de las seis grandes Compañías dichas, del

Estado francés y de las dos Cinturas de París; y

2.° A la distribución de todas las mercancías en seis grandes series ó clases; pero esto solamente para las tarifas generales, pues, por lo que toca á las tarifas especiales, debieron establecerse para algunas Compañías otras series ó clases de mercancías, distintas de las seis series ó clases de mercancías de las tarifas generales, é intercaladas entre ellas, que rigen para dichas tarifas especiales. A todo esto hay que añadir que los precios por tonelada y kilómetro ó por escalas de distancias *no son los mismos*, *sino muy diferentes*, para cada serie de cada Compañía, y no sólo para las tarifas especiales, sino también *para las tarifas generales*.

He aquí á cuanto se ha llegado en materia de uniformidad de tarifas en la nación más centralizadora y más unificadora del mundo, después de 27 años de trabajo y siempre partiendo del principio de no hacer nada *sin pactar con las Compañías*. A pesar de que con tal uniformidad no podían temer las

Compañías francesas graves perjuicios inmediatos, puesto que el Gobierno les garantiza el interés del capital empleado en sus líneas. á pesar de esto, sólo se ha llegado en Francia á la uniformidad en la nomenclatura y en la clasificación de las mercancías, *pero no en los precios de las tarifas.*

No sólo en la uniformadora Francia han surgido quejas del público, como en España, contra las Compañías de ferrocarriles, porque estas quejas han existido, existen y existirán aquí y en todas partes, siendo de notar que esta *enfermedad* general tiene ciertos períodos *agudos*, y en estos períodos se oyen más que de ordinario los lamentos, sobre todo si los *médicos* encargados de curar la *enfermedad* más bien la exacerban con sus imprudencias. Hasta en la libre Inglaterra *se movió la opinión* el año 1880, clamando contra las Compañías y pidiéndolas, aunque con menos exageraciones, algo de lo que pretenden ahora algunas Cámaras de comercio españolas. Esto dió lugar á que la Cámara de los Comunes nom-

brase el 15 de Febrero de 1881 una comisión parlamentaria para que informase sobre las tarifas ferroviarias; y esta Comisión, después de oir á todos los representantes autorizados de los intereses en litigio, comerciantes, industriales, agricultores, Ayuntamientos, Compañías de ferrocarriles, etc., dió su notabilísimo informe de 27 de Julio de 1882 en el que se pronunció *contra* toda proposición de reforma de tarifas que tendiese á la igualdad ó á la uniformidad de éstas.

Es costumbre de cuantos claman contra las Compañías de ferrocarriles españoles á propósito de las tarifas, citar lo que se hace en Francia, en Inglaterra y en Alemania, es decir, en las grandes potencias que van á la cabeza de la civilización europea, como si nosotros nos hallásemos en igual caso; y como ya se ha dicho *algo* sobre el resultado que han alcanzado en Francia y en Inglaterra los llamados *movimientos de la opinión* hacia la uniformidad de las tarifas, fuerza será decir *algo* también de Alemania; mas no por lo

que toca á los tiempos en que los ferrocarriles de los diversos estados alemanes eran explotados por Compañías privadas, con un número verdaderamente inmenso de tarifas, sino en relación con los tiempos en que, efectuada ya la adquisición de los ferrocarriles por el Estado, con puntos de mira principalmente militares, pudo el Imperio alemán hallarse en mejores condiciones para intentar la realización de la soñada unificación de tarifas.

De las bases sobre que descansa la tarificación alemana se tratará circunstanciadamente en la tercera parte de este libro; pero desde luego puede decirse ahora que dicha tarificación está principalmente basada en el peso de las mercancías transportadas, de modo que las expediciones de 5,000 y 10,000 kilos gozan de tarifas relativamente reducidas, pero las mercancías de menores pesos, cualquiera que sea su valor, sólo pueden ser transportadas á precios relativamente elevados, por tonelada y kilómetro, excepción hecha de algunos productos metalúrgicos y agrícolas que

benefician de las tarifas especiales de bases reducidas.

Cuando alguno de los estados de Alemania empezó á explotar los ferrocarriles adquiridos de las Compañías, se estableció un sistema de tarificación basado en un pequeño número de tarifas aplicables de una manera general á toda la red, y se creyó que se había hallado la panacea universal con la sencillez y uniformidad de dicha tarificación alemana; pero bien pronto vino la realidad á demostrar que todo ello fué un sueño, porque se impuso la necesidad de establecer, al lado de las referidas tarifas generales, otras excepcionales, limitadas á ciertas relaciones ó á determinadas condiciones del tráfico; y estas tarifas excepcionales han alcanzado ya un número considerabilísimo, aumentando también notablemente la proporción de los transportes á ellas sometidos. Esta proporción fué sólo de 31'6 por 100 en el año económico de 1880-81, y en el de 1895-96, último que conozco, fué ya de 52'2 por 100; de modo que en los 16 años trans-

curridos desde que se establecieron aquellas tarifas hasta el año 1896, la parte del tráfico sujeto á tarifas excepcionales ha aumentado en un 70 por 100; y, si en 1896 representaba ya más de la mitad de los transportes alemanes, nada de extraño tendría que hoy representase el 60 ó el 70 por 100 del total de dichos transportes. ¿Dónde ha ido, pues, á parar aquella tan decantada simplicidad y unificación de las tarifas alemanas?

Pero no solamente en las tarifas excepcionales alemanas hay que ir á buscar la demostración de que el signo del progreso en la tarificación se halla en todo lo contrario de la uniformidad, sino que en las mismas tarifas *normales* hemos de hallarla. En las clases generales A, B y C, y en las tarifas especiales 1, 2 y 3, el tiempo ha hecho su efecto, y la relativa sencillez de estas clases y tarifas irá desapareciendo cada día más todavía, en términos que la recopilación oficial de las tarifas normales que el 1.° de Abril de 1881 cabía en 67 páginas, requirió 137 el 1.° de

Abril de 1898, sin contar las tarifas de gastos accesorios y los índices alfabéticos que no existían en la 1.ª edición. Las prescripciones generales que ocupaban en 1881 sólo 10 páginas, ocupaban ya 21 en 1897, y la clasificación de mercancías, que en 1881 requería sólo 11 páginas, exigía 32 en 1897; el número de mercancías que debían ser transportadas con toldos, ó sin responsabilidad, pasaba en dicho período, de 54 á 157; el número de nomenclaturas inscritas en la tarifa especial 2 pasaba de 52 á 97, y en la tarifa especial 3, de 63 á 173; y todo por el estilo. De manera, que todos aquellos entusiastas irreflexivos de la sencilla y uniforme clasificación alemana, vense ya constreñidos, por obra del tiempo y de la realidad, á declarar tan complicada la recopilación actual de las tarifas alemanas como la compilación Chaix de las francesas, con sus 1,700 páginas, ó la compilación Giol de las españolas, con sus 1,300; y asimismo se quejan de lo embarazoso de su manejo, de lo difícil que es encontrar en ella una tarifa

determinada, de que la clasificación está falta de claridad y de precisión, de que las bases sobre que están establecidos los precios de las diversas tarifas ofrecen ejemplos de gran confusión, etc., etc. No tiene nada de extraño todo esto si se recuerda que la colección de las tarifas actuales alemanas normales, especiales y excepcionales, forma, según se ha dicho, un volumen de un metro cúbico. Como se ve, no andan muy distantes las quejas de los comerciantes alemanes de las de los comerciantes españoles; pero los alemanes tienen todavía más de qué quejarse y de ello se quejan amargamente, á saber: de que, dada la diferencia enorme de precios para el transporte de mercancías de menos de 5,000 kilos de peso y para el transporte que podríamos llamar por vagón completo, resulta extraordinariamente favorecido el gran industrial en contra del pequeño; y, sobre todo, de que, con tal motivo, se ha creado la industria del *grupage,* esto es, la industria del intermediario que se encarga del transporte de las

mercancías de menos de 5,000 kilos de peso para formar cargas de vagones completos, que es quien, en resumidas cuentas, saca mayores ventajas de la tarificación alemana.

Dejando ya á un lado lo que podríamos llamar la *quiebra* de la idea uniformadora de las tarifas de las naciones más civilizadas de Europa, y ciñendo la cuestión á lo que á la nuestra toca, conviene ante todo salir al reparo de los que aquí quisieran que los precios del transporte se regularan por la distancia recorrida, adoptando para todas las líneas precios medios, sin dar la importancia debida al *valor* de dicho transporte. Estos quisieran, por ejemplo, que para ciertos productos de la agricultura rigiera un precio medio fijo, supongamos de 0'05 pesetas por tonelada y kilómetro; pero no ven que en tales condiciones fuera imposible establecer una línea nueva en toda comarca que fuese mal cultivada y de acceso difícil, porque con tal precio medio, como los productos de la línea habrían de ser insignificantes, nadie la cons-

truiría, y quien con ello padecería principalmente sería la población de dicha comarca que no tendría salida para sus productos, y que de buena gana aceptaría el transporte por el ferrocarril que se construyese, aun cuando exigiera, no los 0'05 pesetas en promedio para todas las mercancías, sino hasta el de 0'10 pesetas, por ejemplo. Por otra parte, aquel mismo promedio fijo, supuesto, de 0'05 pesetas por tonelada y kilómetro, sería igualmente perjudicial para la construcción de líneas en las comarcas ricas y costeras ó atravesadas por ríos ó canales navegables, porque con dichos 0'05 pesetas en promedio no sería posible luchar con el barcaje ni el cabotaje, y, si tal tipo de percepción no pudiese bajarse, tampoco se construiría la línea, porque no podría vivir con sólo el producto de los viajeros, y la forzosa uniformidad de las tarifas no le permitiría la competencia con el transporte marítimo ó fluvial. Y no hay que decir que la situación sería exactamente la misma si quisiera regularse el transporte, no ya

simplemente por la distancia recorrida, sino aun por una escala de precios variable según dicha distancia.

Jamás se alcanzarán resultados apreciables fuera del principio de que los precios de las tarifas estén aproximadamente conformes con el *valor* de los transportes, en la *tarificación privada*. Si los precios exceden de este *valor,* el ferrocarril será de pequeña utilidad para el país y dará poco producto; si los precios son más bajos que el *valor* del transporte, se hace un regalo al público, que paga la entidad que explota la línea, y, aun cuando esto último no deba ser tenido en absoluto por perjudicial, sólo puede admitirse en ocasiones muy particulares, por razones muy especiales y después de haber previsto todas sus consecuencias. Nunca deben adoptarse en la tarificación, sin razones muy poderosas, combinaciones que contraríen las reglas universalmente admitidas en el comercio general. A ningún agricultor se le ocurrirá, por ejemplo, la idea de que para *simplificar y unificar* su contabilidad conviene ven-

der todos sus productos á un precio medio único, porque, si así lo hiciera, pronto vería vendidos aquellos de sus productos en que la venta le produjera pérdida, y no podría luego deshacerse de los restantes. Más que en parte alguna conviene en España la conformidad posible entre el *valor* y el precio del transporte, porque aquí más que en otros países fueran funestas sus consecuencias en razón de componerse nuestra nación de regiones de condiciones económicas muy distintas.

Así debieron comprenderlo el Gobierno y las Cortes al promulgar la última ley de ferrocarriles secundarios, de 30 de Julio de 1904, en cuyo artículo 16 del capítulo 2.º se dice que los concesionarios podrán fijar *libremente* las tarifas con sólo someterlas á la aprobación del Gobierno, puesto que sólo así podrán establecerse dichas tarifas de conformidad con el *valor* del transporte en cada región y según aconsejen las circunstancias de cada localidad; pero véase el absurdo que resulta de que así se quiera por una parte fa-

cilitar con buenos principios la construcción de líneas nuevas, mientras que, por otra, se quiere perjudicar las existentes con la rebaja de sus tarifas que están, por lo general, ya muy por debajo de las que figuran en los pliegos de condiciones.

La uniformidad de las tarifas á que sin duda tiende el Real Decreto de 7 Julio de 1905 está manifiestamente en pugna con tres leyes económicas á que forzosamente tienen que sujetarse dichas tarifas, á saber: la ley ya enunciada de los límites superior é inferior entre que se han de mover los precios de los transportes si no se quiere que sean perjudiciales para el porteador ó para el cargador, la ley que regula la extensión de que es susceptible un tráfico determinado, y la ley de la competencia con las demás vías de comunicación.

Respecto á la primera ley nada hay que añadir á lo ya expuesto en el anterior capítulo. Por lo que toca á la segunda, cabe observar que los *productos* son evidentemente la base de todo el

sistema económico de una red de ferrocarriles, y que, si á consecuencia de una mala administración ó de rebajas no bien meditadas en las tarifas, descienden en proporción considerable aquellos productos, prodúcense serias dificultades en la explotación, que resultan perjudiciales para el público lo mismo que para las Compañías, puesto que la prosperidad de las regiones se halla íntimamente ligada con la de las líneas que las sirven.

Es innegable que toda rebaja en el precio del transporte produce un movimiento mayor de mercancías, pero no lo es menos que si tal movimiento significa un aumento apreciable en ciertos productos transportados, resulta en otros insignificante ó nulo. La rebaja de dicho precio podrá ser pues conveniente respecto de aquellas mercancías cuyo transporte se aumente de forma que el producto neto que se obtenga después de tal crecimiento del tráfico resulte asimismo aumentado, porque así la Compañía obtendrá un verdadero beneficio del nuevo incremento de dicho

tráfico y la industria mayores medios para desarrollar su actividad; pero en cuanto á aquellas otras mercancías cuyo transporte se aumentase poco ó nada con la rebaja, resultaría ésta muy perjudicial para la Compañía y casi de ningún valor para el desarrollo de la riqueza pública. Y nadie mejor que las propias Compañías se hallan en el caso de poder apreciar qué mercancías se encuentran entre las primeras y cuáles entre las segundas.

Tocante á la tercera ley, á la de la competencia con otras vías de comunicación, es evidente que un ferrocarril se ve obligado á bajar sus tarifas cuando puede quitarle parte de su tráfico otra empresa de transportes por medio de otro ferrocarril, de la navegación ó hasta por acarreo á pequeñas distancias; y que puede aquél, en cambio, mantener tarifas más elevadas cuando no tiene que temer competencia alguna por no haber en el país más vía de comunicación que la suya; pero es evidente también que, aun en este último caso, puede producir el ferrocarril grandes beneficios al público.

Se comprende, pues, que las *desigualdades* de las tarifas, que sean consecuencia de las tres leyes citadas, siempre redundan en beneficio del país, porque *aseguran los productos* en las diferentes circunstancias en que pueden encontrarse los ferrocarriles. La adopción de una tarifa uniforme sólo permitiría la construcción de nuevas líneas en aquellas regiones en que dicha tarifa correspondiera al estado de adelanto de la agricultura, de la industria y de las demás vías de comunicación de la región referida.

Las diversas clases de tráfico pueden, según su naturaleza, tomar desarrollos muy distintos, y es de toda evidencia que las diferentes regiones que constituyen España se encuentran, tanto por su población como por su actividad industrial y sus vías de comunicación, en condiciones muy diversas, y que, por lo tanto, la aplicación de las tres leyes económicas expuestas debe conducir forzosamente á una gran variedad en los precios de las tarifas. Ya se ha dicho que la mayoría de las

tarifas establecidas son resultado de estudios y trabajos realizados durante 50 años de explotación, y, si por seguir la *tendencia funesta á la uniformidad* que parece surgir del Real Decreto de 7 Julio de 1905, se tratase de introducir rebajas de importancia en dichas tarifas, es indudable que se producirían bajas enormes en la recaudación y alteraciones grandemente perjudiciales en los servicios que los ferrocarriles prestan al país.

Como resumen de todo lo expuesto ha de decirse que la uniformidad de tarifas que se persigue es ilógica, en principio, y fuera, en su aplicación, perjudicial para el comercio, la industria y la agricultura, y grandemente injusta y vejatoria para las Compañías.

Es ilógica, en principio, porque las tarifas han de comprender forzosamente precios tan variados y numerosos como variados y numerosos son los servicios del transporte. Esta diversidad de condiciones proviene de la naturaleza misma de las cosas; de la mayor ó

menor resistencia de la vía á la tracción por efecto de las rampas y de las curvas; de las longitudes á recorrer; de los volúmenes, pesos y cuidados que requieran las materias que se han de transportar; de la cantidad y de la frecuencia de los transportes; y de la competencia con otros medios de comunicación, competencia que no és igual en todas las localidades, y que, por otra parte, se establece, á veces, entre el transporte de unos productos y el transporte de otros productos similares de otras procedencias, ó de los mismos productos consignados á otros puntos, etcétera. Por todos estos conceptos debe variar y varía el coste de los diferentes elementos de la explotación propiamente dicha, y pretender la uniformidad de las tarifas vale tanto como pretender que sea uniforme el coste de la tonelada-kilómetro en todas las líneas, y que haya sido asimismo igual y uniforme el coste de la construcción de dichas líneas, lo cual es un absurdo.

Fuera perjudicial para el propio co-

mercio y para la industria y la agricultura la uniformidad de las tarifas porque destruiría multitud de beneficios para el público, racionalmente establecidos por las Compañías. ¿Hay nada más racional, por ejemplo, que en las regiones en que el vino, el trigo, la remolacha, etc., son elementos importantes de la producción agrícola, consientan las Compañías en bajar las tarifas en favor de estos productos que proporcionan un tráfico considerable? ¿Acaso conviene, con el solo objeto de tener una tarifa uniforme y en cierto modo por amor á una simetría ideal, abandonar las ventajas resultantes de los transportes baratos, que reducen los precios de las cosas, multiplican las transacciones comerciales, estimulan la industria y la agricultura, y constituyen en realidad un beneficio de que participan sin excepción productores y consumidores? Así es como hay que presentar esta cuestión tan estrafalariamente desfigurada, no precisamente por los comerciantes é industriales, sino por los teóricos de vista corta, partida-

rios de la unificación á todo evento. Precisamente en el Congreso de Washington de Mayo de 1905, al que han acudido representantes de todos los ferrocarriles del mundo y de todos los Gobiernos, incluso del de España, que tenía allí tres delegados, se ha acordado *por unanimidad* que es de gran conveniencia para el público dar á las tarifas la mayor *elasticidad* posible, porque deben descansar siempre sobre bases circunstanciales.

Y fuera, en fin, grandemente injusta y vejatoria para las Compañías la pretendida uniformidad de las tarifas, porque tal uniformidad, de que quiere hacérselas víctima, jamás ha existido para ninguna clase de transportes, ni se ha pretendido ni se pretende más que en los ferrocarriles. Ha de llamar la atención de toda persona imparcial y sensata que á nadie de los que piden la uniformidad en las tarifas ferroviarias se le ocurra pedir esta misma uniformidad en los precios del transporte por carretera, ni en los transportes marítimos, á pesar de ser estos precios mucho

menos uniformes y de estar mucho más sujetos á vaivenes por la sola voluntad de las empresas, que los precios de transporte por ferrocarril. Los fletes, en especial, han sido, son y serán siempre sumamente variables, porque dependen de la época ó estación en que han de realizarse, de los riesgos que pueden correr los buques, de que haya retorno seguro ó probable, etc.; y, sin embargo ¿quién ha pretendido jamás que haya uniformidad de fletes? De estas condiciones ineludibles de variabilidad que á todos, como á los transportes ferroviarios, alcanza, dependen la necesidad y la justicia de que haya diversidad de tarifas. No se explica pues ese afán por uniformar las tarifas ferroviarias. ¿Acaso se halla en ellas únicamente la *pavorosa* diversidad que se pretende unificar? ¿Por qué no se persigue lo mismo en todas las tarifas ó sea en todos los precios prefijados, como las tarifas de consumos y otras muchas que tienen establecidas los poderes públicos, en que la diversidad quizás no es siempre tan justificada como la de

las tarifas de ferrocarriles? ¿Por qué no se trata también de uniformar las tarifas de los coches de plaza, de los suministros de gas, de electricidad, de agua, y, en general, los precios de todo lo que más ó menos tenga carácter de servicio público? ¿Y por qué, en fin, ya que tanta predilección parecen tener las Cámaras de comercio por tales criterios uniformistas, por qué no empiezan ellas por uniformarse á sí mismas, rigiéndose por estatutos uniformes, imponiéndose cuotas uniformes, etcétera, etcétera? ¿Es que los poderes públicos, y los comerciantes, industriales y agricultores, únicamente cuando se trata de sus particulares intereses dejan de comprender las inmensas ventajas de esa panacea de la uniformidad?

VIII

IMPROCEDENCIA
de la
rebaja de tarifas que el Real Decreto pretende

De la exposición del Real Decreto de 7 Julio de 1905 surge la idea preponderante de que conviene la revisión de las tarifas ferroviarias, para rebajarlas. No se dice concretamente si lo que se cree procedente es la rebaja de las tarifas máximas legales, que por formar parte del contrato bilateral que las leyes de concesión representan son intangibles sin la aquiescencia de ambas partes ó sin que se cumplan los pactos establecidos, ó bien si lo que se quiere es que se rebajen las tarifas generales de aplicación y hasta las tarifas especiales que por su propia voluntad y sin obligación

alguna tienen establecidas las Compañías; pero resulta claramente de la exposición referida que lo que se pretende es que el comerciante, industrial, agricultor ó minero que tengan que realizar transportes ferroviarios paguen por ellos menos de lo que actualmente pagan.

Esta idea preponderante sobre la que se cree *necesidad de la rebaja de tarifas* no toma sin embargo forma expresa, categórica, en la exposición del Real Decreto más que para ciertos casos y para determinados artículos. Señálase la necesidad de rebajar ciertas tarifas porque la concesión de otras especiales «en trayectos limitados y para ciertos productos y regiones favorece, sí, á la región que las utiliza, pero origina ó puede originar daño y depreciación en los productos análogos de regiones que carecen de análogas ventajas». Quiérese la rebaja de tarifas para que no se dé «el caso lamentable de que la buena cosecha de unas regiones apenas remedia la escasez de otras», y se citan ejemplos como el de «lo que ocu-

rre con los trigos y harinas extranjeros» y el de «los piensos, que toman precios elevadísimos, abrumadores». Se desea asimismo la rebaja porque ahora resulta que «el transporte de algunos productos de reducido precio cuesta tanto ó más que el valor de esos productos, los cuales duplican sus precios en el momento de tomar el tren». Y se cita, en fin, como daño de importancia que se evitaría con la rebaja de tarifas, el resultante de que «las extensas cuencas carboníferas de España, que ocupan más de 40,000 hectáreas, apenas se explotan en una pequeña parte porque el mineral, puesto en los centros fabriles, resulta á precio más elevado que el carbón extranjero».

Antes de demostrar, en general, la improcedencia de la rebaja de tarifas que el Real Decreto pretende, no sólo por lo que especialmente atañe á la red ferroviaria española, sino aun comparando lo que aquí *se quiere* con lo que en realidad *se hace* en los ferrocarriles extranjeros, conviene fijar la atención detenidamente sobre los casos ó hechos

concretos citados en la exposición del Real Decreto, que sirven de ejemplos y motivos para pretender la rebaja de tarifas.

Se trata en el Real Decreto de los graves peligros que presentan las tarifas especiales y se dice que uno de ellos es el de «que la concesión de esas tarifas en trayectos limitados y para ciertos productos ó regiones, favorece, sí, á la región que los utiliza, pero origina ó puede originar daño y depreciación en los productos análogos de regiones que carecen de análogas ventajas». Como sería inconcebible que la Administración pretendiera prohibir ó anular «la concesión de esas tarifas que favorecen á la región que las utiliza», sólo cabe suponer que lo que se desea es que se rebajen las tarifas para aquellas otras regiones «que carecen de análogas ventajas», en las que aquella tarifa especial «origina ó puede originar daño ó depreciación en los productos», esto es, que se haga otra tarifa especial más reducida para estas otras regiones que se tienen por perjudicadas; porque fuera

hasta ofensivo suponer que lo que se pretende sea, por ejemplo, que la misma tarifa especial creada para favorecer la exportación á Francia de determinados productos de la costa de Cataluña, pudiera servir para favorecer *igualmente* la exportación de los mismos productos de la costa de Valencia ó de Andalucía; porque entonces nos veríamos reducidos al absurdo de que para no «originar daño y depreciación en los productos» de Andalucía que quisieran llevarse al mercado de Francia, tuvieran que hacer pagar las Compañías por el transporte de estos productos en un recorrido de más de mil kilómetros, igual *precio total* por unidad de peso que se pagara para el de menos de 100 kilómetros que tienen que hacer los mismos productos de Cataluña que concurren al mismo mercado.

Pero es el caso que las Compañías saben ya demasiado á qué atenerse respecto á estos *deseos* de algunas regiones, patrocinados ahora por la Administración á lo que parece, de que se las concedan tarifas especiales que las pon-

gan en un pie de igualdad con otras regiones ó bien que no se concedan bonificaciones á éstas, con las que pudieran salir perjudicadas las primeras. En el Prólogo de este libro se ha citado ya un caso típico que pone en evidencia la sinrazón de lo que por el Real Decreto se pretende. No estará de más repetirlo y comentarlo. La Compañía de M. Z. A. tenía concedida una tarifa especial de viajeros para el trayecto limitado entre San Vicente y Barcelona; una representación del comercio de Tarragona, esto es, de la región vecina, pidió y obtuvo que dicha concesión alcanzase hasta esta última ciudad; pero he aquí que una vez puesta en un pie de igualdad la región tarraconense, respecto á Barcelona, con las regiones del Panadés y de la Costa de Poniente, observó con asombro el propio comercio de Tarragona que los habitantes de esta ciudad, aprovechando la baratura de la tarifa, iban á Barcelona para hacer sus compras en vez de hacerlas, como antes, en las tiendas de Tarragona; y, claro está, no pareció bien entonces la

concesión de esta tarifa especial á los propios comerciantes de Tarragona que la pidieron. ¿Es que se quiere ahora — según los términos de la exposición del Real Decreto—que, prescindiendo del beneficio que de ellas pueda alcanzar el consumidor, en general, no puedan concederse tarifas especiales, como ésta, para trayectos limitados, que, si favorece al consumidor de Tarragona y al comercio de Barcelona, *origina ó puede originar daño* á los tenderos de aquella antigua ciudad?

Dícese también en la exposición del Real Decreto que «los precios de muchos artículos de primera necesidad, los de muchos productos agrícolas que constituyen la base de la alimentación humana, y los de otros que sirven á la alimentación del ganado, ofrecen de unas plazas á otras del interior diferencias de precios formidables», y se añade que «esto no sucedería si los transportes ferroviarios tuvieran la debida economía, si el servicio de ferrocarriles ofreciese la rapidez y la elasticidad necesaria», acabando por afirmar que,

«esta situación insostenible contribuye á la agravación del complejo problema de las subsistencias, y se da el caso lamentable de que la buena cosecha de unas regiones apenas remedia la escasez de otras, porque las actuales tarifas, al hacer el transporte, recargan los precios de una manera considerable».

Como se ve, quiere achacarse por el Real Decreto á las Compañías de ferrocarriles la causa de una de las cosas más naturales del mundo, como es la de que unos mismos productos tengan precios diferentes en lugares distintos, y que estas diferencias de precios sean tanto más *formidables* cuanto más alejados estén los puntos de producción de los de consumo. ¿Es que no habían de existir estas mismas diferencias de precios si no existiesen los ferrocarriles? ¿Cómo puede, pues, culparse de ellas á las tarifas ferroviarias? Lo que hay es que se pretende un imposible, esto es, que para conveniencia del productor alejado del centro de consumo sea tal el precio del transporte que le permita competir con aquellos otros productores

que no tengan que contar con transporte alguno, ó, á lo más, con transportes menos costosos, sin atender siquiera á que el precio del transporte que exija la competencia que pretenden, baste ó no para satisfacer siquiera los gastos de este transporte; y todo esto por olvidar los términos de aquella ley económica, ya enunciada, por la que, cuando el coste natural de un transporte llega á un cierto límite, la operación comercial con el producto de que se trata resulta económicamente imposible, porque entonces éste debe adquirir forzosamente un valor incompatible con los precios vigentes en la localidad á que se destina.

Pero hay algo más elocuente todavía que demuestra lo poco meditado del cargo que se hace á las Compañías de ferrocarriles al afirmar que no habría tales diferencias de precios «si los transportes ferroviarios tuvieran la debida economía». En cuantas crisis ha debido atravesar este país se ha visto como los comerciantes han aumentado en seguida considerablemente los precios de los

productos, prescindiendo de cuanto tuvieran de ellos almacenado, desde antes de la crisis, á precios inferiores; y, mientras tanto, las Compañías han mantenido siempre sus tarifas reducidas, aun cuando se hayan aumentado en tales períodos los precios de los carbones que son indispensables para la industria del transporte; de lo que resulta que, en tales crisis, los industriales ferroviarios son en definitiva los únicos que se sacrifican en beneficio del público. Y atiéndase á que hacen esto las Compañías, por lo menos la del Norte y la de M. Z. A., cuando el precio de siete céntimos á que resulta el transporte, en números redondos, por tonelada-kilómetro, en sus líneas, es ya más bajo que la base legal más baja de todas sus concesiones, salvo para la pequeña línea de Bélmez al Castillo de Almorchón, en que hay para el coke y para el carbón mineral los precios excepcionales de 0,0625 y 0,05 ptas. Debe añadirse á esto que las Compañías ferroviarias son los únicos industriales á quienes se pide y de quienes se obtiene

que en épocas de exposiciones, fiestas, ferias, congresos, etc., rebajen sus tarifas, mientras que, por el contrario, en los hoteles, en las cocheras, en los almacenes, etc., se aprovechan precisamente estas circunstancias para aumentar los precios de sus servicios ó de sus géneros. Y fíjese, en fin, la atención en que los comerciantes, que son los que principalmente piden la rebaja de tarifas, después de lo cual pedirían, naturalmente, su estabilidad, pueden subir y suben cada día los precios de los objetos de su comercio, en cuanto tienen noticia de algo que pueda tender á aumentar dichos precios, mientras que, si las Compañías quieren variar alguna tarifa reducida que les haya dado mal resultado, han de aguardar *un año por lo menos* después de tenerla planteada, pues antes no pueden alterarla.

Como ejemplo del *daño* que producen los transportes ferroviarios, por lo caros, se cita en el Real Decreto «lo que ocurre con los trigos y harinas extranjeros» y se saca á colación el sacrificio

cuantioso que se impuso el Estado al reducir *temporalmente* los derechos arancelarios que pagan el trigo y las harinas, con lo que dice que «se ha logrado de este modo cierta baratura relativa en poblaciones de la costa que reciben directamente esos artículos; pero el beneficio no llega á los pueblos del interior porque las tarifas ferroviarias constituyen un obstáculo insuperable para lograr la apetecida economía». Y he aquí que, mientras escribo este capítulo, viene el Sr. Ministro de Hacienda y en su proyecto de presupuestos para 1906 «propone el restablecimiento del impuesto sobre los trigos y harinas en la forma que antes se realizaba, pues es un hecho comprobado por la experiencia — dice — que la desgravación del impuesto no aportó al consumidor los beneficios que la ley quiso otorgarle, privando en cambio al Tesoro de una importante cantidad y dificultando la vida económica de los Ayuntamientos»; lo cual demuestra que los beneficios según el Sr. Ministro de Fomento logrados con aquel sacrifi-

cio cuantioso de la reducción de los derechos sobre los trigos y harinas, deben ser muy medianos beneficios, para el consumidor por lo menos.

Pues lo mismo que le ha pasado al Estado respecto á las poblaciones de las costas, exactamente lo mismo iba á pasarles á las Compañías ferroviarias cuando se trató de hacer llegar á los pueblos del interior ese *beneficio* tan ponderado por el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, y en realidad tan menguado, según el proyecto de ley de presupuestos, de 2 Noviembre siguiente. También las Compañías fueron requeridas por el Sr. Ministro de Hacienda y por los comerciantes en trigos y harinas para rebajar las tarifas á fin de que pudieran llevarse los productos extranjeros referidos desde Barcelona á Madrid, y así *pudiera el pobre comer el pan más barato;* pero, menos confiadas que el Estado, consiguieron demostrar las Compañías, sin necesidad de tener que aguardar la experiencia, que la pretendida rebaja de las tarifas no haría comer el pan al pobre *ni un solo*

céntimo más barato, y no tuvieron que sufrir la pérdida que sufrió el Tesoro, ni experimentar las dificultades que experimentaron los Ayuntamientos de resultas de haber creído que la rebaja de los derechos sobre los trigos y harinas habia de reportar beneficios apreciables al consumidor. Ya se dijo en el Prólogo de esta obra que, con ser nada menos que de un 33 por 100 la rebaja que se pretendía en el precio del transporte de trigos y harinas desde Barcelona á Madrid, resultaba que, aun así, sólo habría de salir rebajado en un céntimo el precio del pan de á kilo. Y como el Sr. Ministro de Hacienda se convenció de que no se rebajaría de un céntimo el pan de á kilo, aun cuando se hiciese la rebaja pretendida, desistióse de ella, y así se evitó que el dinero que dejara de pagarse por el transporte de las harinas y los trigos extranjeros desde Barcelona á Madrid quedara donde quedó el que dejó de pagarse por los derechos antes establecidos para dichos artículos, que no fué ciertamente la casa del pobre donde *debía comerse*

el pan más barato, según creyó de buena fe la Administración.

Señálase también como una anomalía, en la exposición del Real Decreto de que se trata, «que el transporte de algunos productos de reducido precio cueste tanto ó más que el valor de estos productos, los cuales duplican sus precios en el momento de tomar el tren». Pues ni esto es anomalía, ni tiene nada de particular, ni jamás podrá evitarse mientras quien explote los ferrocarriles tenga que pagar siquiera los gastos de la explotación con los productos de las tarifas. Quizás fué esta sensible ocurrencia del Real Decreto la que dió pie á la peregrina idea de que el precio del transporte jamás debía ser superior al valor del producto transportado, idea que entusiasmó á muchísimos comerciantes. Recuerdo todavía el calor con que defendía esta idea el encargado del suministro de materiales con destino á una obra de Madrid para la que no se disponía de la buena arena que tanto abunda en Barcelona; y como esta arena excelente cuesta á lo sumo en

esta última ciudad de 3 á 4 pesetas metro cúbico, ó sea, en promedio, á 2 pesetas la tonelada, de aquí que se esperase poderla transportar á Madrid por igual precio; y no hay que decir la enorme cantidad de arena que fuera llevada si pudiera tenerse allí por 4 pesetas la tonelada; pero es el caso que, de pagarse por este transporte sólo dos pesetas, vendría á resultar á algo menos de 30 céntimos *de céntimo de peseta* por tonelada-kilómetro. Parece que no ha de haber necesidad de esforzarse en acentuar esta monstruosidad, que demuestra no ser nada anómalo el caso indicado en el Real Decreto «de que el transporte de algunos productos de reducido precio cuesta tanto ó más que el valor de estos productos, los cuales duplican sus precios en el momento de tomar el tren», pues, aun duplicando muchos productos sus precios por efecto del transporte al ser cargados en el vagón, resultarían para el porteador precios de menos de *un tercio de céntimo* por tonelada-kilómetro, según se ha visto.

«Aún produce la carestía de las actuales tarifas otros daños de importancia» — dice el Sr. Ministro en la exposición del Real Decreto. — «Es un hecho indudable que las extensas cuencas carboníferas de España, que ocupan más de 40,000 hectáreas, apenas se explotan en una pequeña parte porque el mineral, puesto en los centros fabriles, resulta á precio más elevado que el carbón extranjero, del cual importamos la enorme suma de dos millones de toneladas al año.» Ya se dijo en el Prólogo de esta obra algo referente al caso, de lo que se deduce que no es ciertamente por la carestía de los transportes en España que los carbones puestos en los centros fabriles resultan á precios más elevados que los extranjeros. Hay que recordar que en muchos casos los carbones nacionales cuestan ya por caloría en la boca de la mina más que los extranjeros puestos en los centros fabriles, y que, por consiguiente, aun haciendo de balde el transporte de carbones, no habría de evitarse la enorme importación de combustible extranjero que ahora

se hace. Si no se explotan las cuencas carboníferas españolas no será pues por culpa de los ferrocarriles. De alguna explotación minera de importancia podría hablar para la cual se construyó expresamente un ferrocarril á fin de tener á precio de coste el transporte del carbón, y ni aun así pudo lograrse en el centro fabril que fuese preferido el carbón nacional al extranjero, porque la caloría que éste rendía costaba en resumidas cuentas menos que la rendida por el combustible del país. Y este es el caso general. Búsquese, pues, por otro lado que por los transportes ferroviarios la razón de que continúen improductivas las 40,000 hectáreas de que se habla en la exposición del Real Decreto; quizás se halla esta razón en la propia esencia del negocio, cuando ni siquiera en la boca de la mina puede obtenerse en muchos casos el carbón, según se ha dicho, á menor precio por caloría que el que alcanza el extranjero en los propios centros fabriles españoles.

Y ahora, dejando ya á un lado los

casos concretos citados en el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, es preciso tratar del caso general y demostrar que es á todas luces improcedente la rebaja de tarifas que se pretende.

Creen muchos que una rebaja general de tarifas traería un considerable aumento de tráfico y por consiguiente un aumento de productos que compensaría y aun superaría las pérdidas resultantes de la rebaja de tarifas. No puede negarse que esta relación existe, como que constituye algo de la esencia misma de la industria del transporte; pero hay que tener en cuenta que, desde el punto de vista de los resultados, no debe confundirse esta rebaja de las tarifas, general y sistemática, con la rebaja circunscrita, racional, calculada, teniendo en cuenta todos los intereses. Una rebaja general y sistemática produciría un crecimiento de tonelaje, y de igual modo podría producirlo una rebaja restringida y metódica; pero habría siempre una gran diferencia entre los resultados de los dos procedimientos, pues, mientras que el

crecimiento del tonelaje se traduciría para el caso de la rebaja racional en un crecimiento del producto neto total, resultaría en el caso de la rebaja sistemática una disminución de dicho producto neto. La razón de esta diferencia es clara: hay materias en cuyo consumo influye poco el precio del transporte; respecto de éstas es indudable que la rebaja de tarifas influirá poquísimo en el crecimiento del tonelaje, y que, por lo tanto, los productos del transporte de dichas materias disminuirán; el porteador perderá, pues, en este caso, y nadie ganará; pero hay otras materias en cuyo consumo ejerce el precio del transporte una influencia sensible, y, respecto de éstas, toda rebaja de tarifas producirá indudablemente un aumento en el tonelaje. Véase pues como únicamente por medio de una ponderación juiciosa y variable puede el crecimiento del tonelaje compensar el déficit resultante de una rebaja de las tarifas.

Es preciso refutar seriamente la idea tan extendida entre muchas personas

poco enteradas de las cuestiones ferroviarias, de que las rebajas de las tarifas producen aumento en los productos, y de que, por el contrario, toda subida de las tarifas acarrea una pérdida en ellos. Para esto será lo mejor, ante todo, exponer los frutos de la experiencia en los países extranjeros, aun cuando á la verdad no debiera hacerse comparación alguna sobre el particular entre España y dichos países, sobre todo los del centro de Europa, porque no se hallan en igualdad de condiciones. España se encuentra casi completamente rodeada por el mar, y la mayor parte de su riqueza se halla precisamente en las regiones litorales. De aquí que se verifiquen en realidad por cabotaje la mayoría de los transportes; y como no hay gran número de unidades á transportar desde el interior, ni para el interior, resulta que ni para los efectos de una rebaja de tarifas cabe racionalmente la comparación referida, ya que por todos conceptos se hallan en situación distinta que España las naciones del centro de Euro-

pa, como Bélgica, Alemania, Austria-Hungría, etc. Pero, así y todo, véase lo ocurrido en dichos países cuando se han intentado rebajas de tarifas, y como debieron en todas partes procurar más bien su aumento para atender á los intereses verdaderamente naiconales.

El Estado belga, empujado por la opinión pública, hizo en 1866 una rebaja en las tarifas para viajeros, de que sin duda se prometió aumento en los productos, pues de otro modo no la habría hecho; y se encontró con que los productos por tal concepto, que fueron de 19,959 francos por kilómetro en 1865, bajaron en 1866 á 17,274 francos. Cuatro años después, en 1870, todavía no se había recuperado la pérdida, puesto que en este último año no pasaron los productos de 18,965 francos por kilómetro; y he aquí que el año siguiente, en 1871, el propio Estado belga se vió obligado á elevar nuevamente las tarifas. Así y todo, sólo se llegó cuatro años después, esto es, en 1874, á un producto de 22,141 francos,

y como este ingreso no bastase, no vaciló el Gobierno en reforzarlo, elevando en un 5 por 100 estas mismas tarifas de viajeros. En la misma Bélgica, y nada más que en los seis años transcurridos de 1873 á 1879, la explotación de los ferrocarriles por cuenta del Estado había arrojado un déficit de 35 millones de francos. Se había pensado en que, dueño el Estado de los ferrocarriles, podría establecerse un transporte barato, facilitando así el desarrollo de los intereses industriales y comerciales del país mucho más de lo que hicieran las Compañías, cuyo objeto principal era la realización de beneficios; pero no se vió que por este camino se comprometía gravemente la Hacienda pública, pues había de cubrirse con otros impuestos el déficit que dejaran los ferrocarriles; y, en esta situación, resolvióse que era lo mejor elevar las tarifas; y así resultó demostrado en realidad, y desde un punto de vista general, que la explotación de los ferrocarriles por el Estado puede no conducir á otra cosa que *al dominio*

por parte del Estado de las tarifas para convertirlas en otra forma de establecer nuevos impuestos.

Conviene llamar la atención, antes de pasar adelante, sobre la facilidad con que el Estado belga, como tantos otros, han podido volver á subir las tarifas antes rebajadas. Es que, á lo que parece, los Estados que explotan ferrocarriles tienen *el derecho de equivocarse*, y su resolución de volver sobre un acuerdo reviste ó se hace que revista caracteres de interés público. Imagínese el mismo caso cuando son las Compañías quienes explotan los ferrocarriles, y nadie querrá concederlas este mismo derecho á equivocarse; nadie podrá concebir que después de haber bajado unas tarifas puedan las Compañías volverlas á subir si con la rebaja no les salió la cuenta; este es el espíritu de justicia con que se ven condenadas dichas Compañías.

En los ferrocarriles del Estado de Austria y de Hungría se implantó también, como es sabido, una gran rebaja con el famoso sistema de tarifas por

zonas, tomando como modelo la tarifa postal. Es demasiado importante cuanto se refiere á las *tarifas por zonas* para ser tratado aquí á la ligera; en la tercera parte de esta obra se explicará detenidamente; pero lo ocurrido con ellas en Austria y en Hungría demuestra plenamente como conviene *tentarse la ropa* antes de proceder á cualquier rebaja de tarifas. Después de establecida la tan celebrada rebaja hubieron de introducirse en la nueva tarifa distintas modificaciones, siempre con objeto de restringir el alcance de las zonas y de aumentar los precios, con lo que se la distanció cada vez más de aquella tarifa postal que la sirvió de modelo.

En los mismos ferrocarriles alemanes hay que aprender el cuidado con que se ha de ir en rebajar las tarifas. Hízose en 1879 una rebaja en los precios de los billetes para viajeros; pero pronto se vió que, á pesar del aumento del tráfico obtenido con tal rebaja, disminuía grandemente el producto líquido. El beneficio por el concepto de viajeros, que llegó á ser de cien millones

de marcos, bajó á catorce millones, de modo que hubo de recurrirse al beneficio del tráfico de mercancías para pagar el interés del capital empleado en los ferrocarriles. Y como con el lujo de trenes que se había puesto en Alemania se obtenía una utilización del material, mitad solamente de la que ordinariamente se alcanza en el resto de los ferrocarriles de Europa, puesto que se llegó hasta llevar sólo cuatro viajeros por eje de coche, siendo así que en aquella época se llevaban en Francia é Inglaterra de siete á ocho por lo menos, de aquí que la administración de los ferrocarriles alemanes se viera constreñida á tomar rápidamente sus medidas para deshacer lo hecho, pues de otro modo iba á explotar el servicio de viajeros como puramente de lujo y con pérdida; y á esto no quieren llegar, cuando tienen juicio, ni siquiera los Estados que explotan ferrocarriles.

Precisamente ahora vuelve á pedirse con insistencia por el público alemán una nueva rebaja en las tarifas de viajeros, y en el mes de Octubre

último se ha formulado la petición en el propio Parlamento prusiano; pero el Gobierno sigue combatiendo toda idea de rebaja. El Ministro Mr. M. de Budde ha reconocido que las tarifas constituyen por su diversidad un verdadero *caos* y que merecen reforma; pero ha declarado que no consentirá revisión alguna que traiga consigo el menor perjuicio para el Tesoro público. Ha recordado que esta es precisamente la doctrina establecida por sus antecesores Mr. de Mayback, en 1889, y Mr. Dethielen, en 1891, y que es sin duda la mejor y más bien fundada, porque el transporte de viajeros cuesta más y produce menos que el de mercancías. Con gobiernos que tan enérgicamente saben defender sus intereses fiscales no es fácil que las tarifas alemanas de viajeros vuelvan á sufrir el albur de nuevas rebajas.

Rusia hubo de recibir también su correspondiente lección por lo que toca á la rebaja de tarifas: el 1.° de Mayo de 1902 tuvo que deshacer buena parte de lo que para el caso había hecho

el 1.° de Diciembre de 1894. En esta última fecha se estableció una rebaja para favorecer especialmente los viajeros á largas distancias; pero en cuanto se abrió á la explotación el ferrocarril transiberiano, advirtió el Gobierno ruso el error cometido y volvió atrás, sin detenerse siquiera en el punto de partida, puesto que cargó todavía un poco más la mano en los precios de dichas tarifas.

En fin, conviene citar otro ejemplo que demuestra claramente cuánto hay que pensar antes de decidirse á las rebajas de tarifas que muchos creen tan fáciles y hacederas. El 1.° de Enero de 1897, arrastrado por la fuerza de la opinión pública, decidióse el Estado danés á rebajar las tarifas de ferrocarriles, lo mismo para viajeros que para mercancías; pero cuatro años después, esto es, en 1901, vióse con estupor que á pesar de haber aumentado en 50 por 100 la circulación y en 32 por 100 los productos brutos, el producto neto había bajado hasta la ínfima suma de 300,000 coronas, porque los gastos ha-

bían debido aumentarse en 75 por 100. Para remediar esta situación insostenible tuvo que recurrir el Estado danés al aumento de todas las tarifas en un 10 por 100 como promedio y en números redondos; y así y todo no ha logrado todavía volver al estado de prosperidad de los ferrocarriles que perdió con la malhadada rebaja.

Antes de dejar de la mano el tema de lo ocurrido en los países extranjeros cuando se ha tratado de rebajar en ellos las tarifas ferroviarias, no sobrará indicar cómo se persigue, antes bien y cada día más en muchos de ellos, por medios embozados, el aumento de dichas tarifas.

En Alemania y en Austria y Hungría se aumentaron en 1902 las tarifas ferroviarias por diferentes conceptos, *disfrazando* muchas veces los aumentos con *procedimientos* que, á la verdad, sólo pueden permitirse las administraciones de ferrocarriles cuando quien administra es el Estado, esto es, quien dispone de la fuerza; lo cual debiera *abrir* los ojos de los que tan in-

consideradamente claman contra las Compañías ferroviarias. He aquí la *medida ingeniosa* tomada en 1902 por el Estado prusiano: Tratábase de disminuir el número de reclamaciones por detasas en los transportes de mercancías y se dispuso que por toda petición de este género debía pagarse en adelante un derecho de 1 marco, ó sea de 1'25 francos. La Comisión de Presupuestos hacía constar luego en su sesión de Marzo de 1902, con la *satisfacción* consiguiente, que desde que empezó á aplicarse esta *medida* había bajado el número de reclamaciones en más de un 33 por 100, de lo que se deducía el doble beneficio de lo recaudado por derechos ineludibles en las reclamaciones por detasas dirigidas á la Administración de los ferrocarriles, y de lo que se había pagado de menos respecto á las reclamaciones que con tal motivo no se habían hecho. Es casi seguro que si en vez de ser el Estado hubiese sido una Compañía cualquiera quien administrase los ferrocarriles, aquél no la hubiera consentido tan *ingenioso procedimiento*.

El Estado sajón procedió también en 1903 á otro *aumento disimulado* de las tarifas de viajeros, basado sencillamente en la supresión de los billetes especiales, circulares, etc. En Austria y en Hungría se había hecho el año anterior algo parecido, pero por distinto procedimiento, puesto que todo quedó reducido á establecer un impuesto de 12 por 100 sobre el transporte de viajeros en todas las líneas de interés general.

La Confederación suiza ha adquirido de las Compañías, como se sabe, todos los ferrocarriles ordinarios de su país, excepto el de San Gotardo, y la ley de 8 de Julio de 1901, con tal motivo promulgada, constituyó una verdadera *decepción* para cuantos esperaban de ella una rebaja de tarifas, pues resulta, en conjunto, un verdadero aumento sobre las que regían cuando administraban los ferrocarriles suizos las Compañías particulares del país; lo cual quiere decir que allí, como en todas partes, una cosa es predicar y otra dar trigo. Pero no se ha detenido aquí el Gobierno suizo, sino que últimamente ha resuelto que, á par-

tir de 1.° de Enero de 1906, se aumenten los precios de los abonos quincenales, mensuales, trimestrales, semestrales y anuales que tanta nombradía tenían por su baratura. Ha sucedido en Suiza lo que en todas partes: los Estados se encuentran con que los gastos de la explotación de los ferrocarriles que adquirieron de las Compañías crecen en sus manos considerablemente, y no saben cómo salir del atolladero más que aumentando las tarifas. No olviden esto los que en España, llevados por la iniciativa tomada por el Gobierno en el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, piden aquí también á las Compañías la consabida rebaja de tarifas.

De muchos más países que de los citados pudieran decirse cosas parecidas, y no solamente de los países de Europa sino de todos los del mundo. Nada ha de decirse de los Estados Unidos, donde, como se sabe, y al igual que en Inglaterra, bajan y suben las tarifas según los resultados que den á cada Compañía ó según crean éstas que les conviene, con independencia de todo

otro interés público ó privado; mas conviene saber que hasta en el Japón han procurado y procuran los Gobiernos sacar todo el jugo posible á las tarifas ferroviarias. En 1899 procedieron á elevar las tarifas de viajeros á pequeñas distancias; y, como la reforma dió muy buenos resultados financieros á pesar de la reducción del número de viajeros que fué su consecuencia, en 1902 se apretaron más aún las clavijas con un nuevo aumento de un 20 por 100, en números redondos, para las distancias de menos de 161 kilómetros, y, además, se autorizó otro aumento, en forma de suplemento de la tarifa, de 80 yens en 1.ª clase, de 50 en 2.ª y de 30 en 3.ª para cualquiera distancia en que se hiciese uso de los trenes expresos que circulan entre Tokio y Kobe.

He apuntado antes que nada hay que decir de los Estados Unidos respecto al particular, y es la verdad; pero no estará de más, á guisa de *mot de la fin,* que se explique cómo allí, donde el Gobierno permite que las Compañías bajen y suban sus tarifas según les con-

venga, paga á estas mismas Compañías nada menos que 207.000.000 de francos al año por el solo concepto del transporte de la correspondencia; y aquí, donde el Gobierno inicia la idea de que conviene que las Compañías rebajen las tarifas, apenas si paga unas pocas pesetas por el transporte de correspondencia en alguna línea reversible y no en todas las líneas libres.

Después de cuanto se acaba de decir sobre las rebajas y los aumentos de las tarifas ferroviarias en los países extranjeros, se comprenderá mejor con cuánta injusticia se piden rebajas en las tarifas de los ferrocarriles españoles cuando se comparan estas tarifas con aquéllas. Al hacer esta comparación no es posible tomar casos aislados, sino fijarse en el *conjunto del tráfico,* y como en casi todos los ferrocarriles hay *unidades de medida* que permiten hacer esta comparación, como son el producto medio del viajero-kilómetro y de la tonelada-kilómetro, he podido trazar, mediante un trabajo prolijo de investigación en las publicaciones oficiales de la mayoría

de las naciones del mundo, los dos cuadros núm. 1 y núm. 2 que á continuación se exponen y que resultan sumamente edificantes. En ellos, y para mayor claridad de la comparación, he reducido á francos los precios expresados en las monedas distintas de los diferentes países.

Conviene advertir, antes de examinar los cuadros citados:

1.° Que á pesar de que el cambio medio de los francos fué de 38 por 100 para las Compañías del Norte y de M. Z. A. en el año 1904 á que se contraen los datos expuestos referentes á dichas Compañías, se ha supuesto sólo de 33 por 100, inferior por lo tanto al de los cuatro últimos años, y con él se han reducido á francos los valores del producto por viajero-kilómetro y por tonelada-kilómetro del Norte y de M. Z. A., que han sido en 1904 los siguientes:

	Viajero-kilómetro	Tonelada-kilómetro
	Cs	Cs.
Norte	4,80 pesetas	6,80 pesetas
M. Z. A.	5,09 »	7,14 »

2.° Que sólo figuran en los cuadros las Compañías del Norte y de M. Z. A., no sólo porque éstas poseen las redes más importantes de España, sino porque la estadística oficial de la Dirección de Obras Públicas (la última es la de 1903) no contiene estos datos interesantísimos del conjunto de los ferrocarriles españoles.

3.° Que no figuran en los cuadros los datos correspondientes á la Gran Bretaña porque en las estadísticas de los ferrocarriles ingleses, por excepción, no se encuentran los productos por viajero-kilómetro y por tonelada-kilómetro. Pero desde luego hay que considerar que, aun cuando ni con mucho ha de ser en Inglaterra tan bajo el producto por tonelada-kilómetro como en los Estados Unidos, debe ser sin embargo el que después de aquél venga, porque de las 443.598.437 toneladas transportadas por los ferrocarriles ingleses en 1892 hay 325.182.175 exclusivamente de mineral, y sólo el resto de 118.416.262 toneladas son de mercancías diversas. De modo que sólo un 25

por 100 del total corresponde á estas últimas. Una cosa por el estilo sucede respecto á la Compañía del Norte de Francia, y por esto resulta también muy bajo el producto por tonelada-kilómetro.

Cuadro número 1.—Productos por viajero-kilómetro

	AÑO	PRODUCTO por viajero y kilómetro	RECORRIDO medio de un viajero	PRODUCTO medio por kilómetro
		Cénts. de fr.	*Kilómetros*	*Francos*
Estados Unidos	1902	6,42	48,75	27.703
Compañía Real Portuguesa	1903	6,06	31,00	29.220
Suecia	1877	5,70	34,00	9.109
Argelia y Túnez	1901	4,88	40,20	9.370
Noruega	1877	4,80	26,00	8.830
Red de los Países Bajos (1,699 kilómetros)	1894	4,76	»	24.864
Suiza	1902	4,73	20,99	37.565
Red Adriática (Italia)	1891	4,56	51,00	20.495
Dinamarca	1877	4,50	29,00	11.752
Red total italiana	1891	4,40	43,00	18.779
Red Mediterránea (Italia)	1891	4,36	45,00	24.680
Red Holandesa (1,236 kilómetros)	1894	4,31	»	21.501

Rumanía	1894	4,26	»	18.817
P. L. M. (Francia)	1903	4,093	48,00	49.288
Luxemburgo	1902	3,85	33,07	30.979
Norte de Francia	1903	3,83	25,014	63.716
M. Z. A.	1904	**3,83**	49,00	21.480
Red total de las Compañías francesas	1903	3,758	33,20	41.279
Orleans (Francia)	1903	3,66	48,00	33.132
Midi (Francia)	1903	3,61	46,40	30.707
NORTE	1904	**3,61**	58,00	24.040
Oeste (Francia)	1903	3,58	23,00	33.023
Este (Francia)	1903	3,43	27,80	38.513
Alemania	1902	3,29	23,88	49.754
Total de la Unión alemana	1902	3,25	26,96	40.965
Estado francés	1903	3,20	40,50	17.654
Austria-Hungría	1902	3,01	39,40	29.617
Estado belga	1902	2,45	22,40	53.211
India Inglesa	1902	2,028	64,40	20.354

Cuadro número 2.—Productos por tonelada-kilómetro

	AÑO	PRODUCTO por tonelada y kilómetro	RECORRIDO medio de una tonelada	PRODUCTO medio por kilómetro
		Cénts. de fr.	*Kilómetros*	*Francos*
Dinamarca	1877	10,25	67,00	11.752
Noruega	1877	8,70	48,00	8.830
Suiza	1902	8,69	66,76	37.565
Argelia y Túnez	1901	8,20	83,90	9.370
Compañía Real Portuguesa	1903	8,10	144,10	29.220
Suecia	1877	7,90	62,00	9.109
Red total italiana	1891	5,77	112,00	18.774
Red Mediterránea (Italia)	1891	5,73	113,00	24.680
Red Adriática (Italia)	1891	5,62	139,00	20.495
M. Z. A.	1904	**5,38**	159,00	21.480
Estado francés	1903	5,14	112,80	17.654

NORTE	1904	**5,11**	163,00	24.040
Midi (Francia)	1903	5,02	128,90	30.707
Orleans (Francia)	1903	5,01	169,00	33.132
Oeste (Francia)	1903	4,93	118,40	33.023
Austria-Hungría	1902	4,72	104,82	29.617
Rumanía	1894	4,66	»	18.817
Total de la Unión alemana	1902	4,60	103,13	40.965
Alemania	1902	4,59	102,27	49.754
P. L. M. (Francia)	1903	4,58	194,60	49.288
Red total de las Compañías francesas .	1903	4,53	139,70	41.279
India Inglesa	1902	4,51	253,50	20.354
Este (Francia)	1903	4,41	118,07	38.513
Luxemburgo	1902	4,21	105,03	30.979
Red Holandesa (1,236 kilómetros) . .	1894	4,20	»	21.501
Red de los Países Bajos (1,699 kilómetros	1894	3,96	»	24.864
Norte de Francia.	1903	3,862	104,69	63.716
Estados Unidos	1902	2,42	391,00	27.703

Obsérvese la situación de las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A. en los anteriores cuadros, respecto á las naciones que quedan por *encima* y á las que quedan por *debajo*, y atiéndase, á la vez, á la riqueza de dichas naciones, al producto kilométrico de sus ferrocarriles y á lo mucho más accidentado que generalmente es el terreno en nuestro país; y de todo ello se deducirá que, dadas las condiciones de unos y otros países, se hace en España en favor del público tanto ó más de lo que se hace en el extranjero, y que quizás no haya fuera de aquí Gobierno ni Compañía alguna que haga los sacrificios que para el caso hacen las Compañías españolas, á todos los cuales hay que añadir el sacrificio excepcional é importantísimo que por parte de éstas resulta de tener que pagar dos tercios de sus cargas en francos por haber emitido muchas obligaciones en esta moneda y tener que pagarse con ella los cupones y amortizaciones.

Se acaba de hablar de lo muy accidentado que es, en general, nuestro

país respecto á los demás extranjeros, y esto lleva de la mano á someter á la consideración de las personas imparciales é inteligentes la sinrazón con que se pide á nuestras Compañías la rebaja de sus tarifas, dadas las condiciones difíciles de los trazados de sus líneas en que tanto abundan las fuertes rampas, puesto que es evidente que cuantas más, y más pronunciadas sean éstas, mayores han de ser los gastos de explotación. Estos gastos pueden dividirse así:

Gastos generales independientes del tráfico;

Gastos variables con el tráfico. . . { Gastos independientes del perfil de la vía. / Gastos dependientes del perfil de la vía.

En diferentes ocasiones se ha tratado de calcular estos últimos, dependientes del perfil de la vía, para ver cómo influye dicho perfil en los gastos de tracción, propiamente dichos, en los del personal de los trenes, y en los derivados del desgaste de la vía y del mate-

rial móvil; y entre los trabajos con tal objeto realizados hay que recordar la notable «Memoria» publicada en 1878 por el Director de la Escuela Politécnica de Hannover, ampliada y comentada por M. Gezhardt, ingeniero del Este francés, en la que, tomando una porción de líneas de distintas condiciones, se calcula y se demuestra que los gastos de tracción, de personal de trenes y de desgaste de material vienen representados por tonelada-kilómetro:

		Milímetros.		Céntimos de franco
en rampa fundamental de		6	por	0,746
»	» »	10	»	0,991
»	» »	15	»	1,384
»	» »	25	»	2,680

Claro está que estas cifras no son absolutas y que pueden variar por muchas causas, pero siempre indican, cuando menos, una *proporción,* y siempre podrán servir de norma para las comparaciones que quieran hacerse. Así pues, como es rara la línea española cuya *rampa fundamental* no lle-

gue á 15 $^{m}/_{m}$, y son en cambio de 6 $^{m}/_{m}$ las rampas fundamentales de varias de las líneas extranjeras principales con las que muchos quieren comparar las nuestras, resulta manifiestamente absurda esta comparación, porque sólo los gastos de tracción son ya en nuestros ferrocarriles dobles que en los extranjeros con los que se pretende equipararlos. Y no hay que decir qué sucederá cuando se trate de líneas, como algunas de las españolas, con rampas de 25 $^{m}/_{m}$, porque entonces dichos gastos resultan cuatro veces mayores.

Antes de terminar este capítulo conviene analizar debidamente el doble fenómeno que se observa, lo mismo en el Real Decreto de 7 de Julio de 1905 que en los dictámenes de las ponencias de los productores concurrentes á la CONFERENCIA por dicho Real Decreto convocada. Todos coinciden en querer que las Compañías hagan á la vez

grandes rebajas en las tarifas y grandes mejoras en los servicios; y nadie quiere tener en cuenta lo que en uno y otro concepto han hecho ya las Compañías, unas veces por la presión de los Gobiernos y de la opinión pública y otras por su propia iniciativa, y la situación de sumo cuidado á que con tales iniciativas han llegado, hasta el punto de que todo aconseja detenerse en el camino emprendido. Porque la verdad es que la gente se acostumbra á las mejoras y al bienestar, y pronto olvida el beneficio alcanzado, para desear, y pedir, y hasta exigir nuevas mejoras y nuevos beneficios.

Es indispensable poner bien claramente de manifiesto todo esto que han hecho por su propia iniciativa las Compañías ó por imposiciones exteriores y que parecen desconocer hasta aquellos que más obligación tienen de conocerlo; es de gran conveniencia que todo el mundo sepa cómo han crecido en estos últimos años los *gastos de explotación* y los *gastos de establecimiento* de los ferrocariles españoles con objeto

de modernizar estos ferrocarriles; y, después de todo, bueno será que, con ejemplos tomados de las dos grandes Compañías del Norte y de M. Z. A., se vea el punto *delicado* á que han llegado estas Compañías por efecto de aquellas iniciativas y de los consiguientes aumentos de gastos.

GASTOS DE EXPLOTACIÓN.—Las causas del aumento de gastos de explotación en los ferrocarriles españoles durante los últimos años, aparte las naturales por el aumento general de coste de la mano de obra y de los materiales necesarios en estos años, pueden dividirse en tres categorías, según sean consecuencia del *aumento del tráfico,* de las *mejoras en las condiciones de la explotación* (velocidad, confort y seguridad) ó de las *medidas tomadas en favor del personal.* Hay que examinar, siquiera sea someramente, cada una de estas causas.

AUMENTO DEL TRÁFICO.—El tráfico ha aumentado en los ferrocarriles es-

pañoles desde hace algunos años, no sólo por el desarrollo natural de la industria y del comercio, sino principalmente á causa de las reducciones hechas por las Compañías en sus tarifas, por propia iniciativa. Con esto se ha provocado un aumento notable en el número de viajeros y en el tonelaje de las mercancías transportadas; y este aumento ha traído como consecuencia el del número de trenes en circulación y el del personal de estos trenes y de las estaciones, que representan un aumento efectivo en los gastos de explotación casi proporcional al mayor número de kilómetros recorridos; pero hay que advertir que no ha correspondido, ni con mucho, á tal aumento de gastos, igual aumento en los productos brutos, y mucho menos en los productos netos.

MEJORAS EN LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN.—Hay que citar en primer término la mejora introducida respecto á la velocidad de muchos trenes, creando expresos y rápidos donde no existían, convirtiendo en diarios los que en

algunos puntos se establecieron antes bisemanales ó trisemanales, implantando servicios de trenes ligeros con velocidades superiores, aumentando las antiguas velocidades de los trenes correos y suprimiendo ciertas paradas en estaciones intermedias, lo cual ha motivado poner en marcha otros trenes para suplir el servicio de estas estaciones que se dejaba de hacer con tal reforma. No hay que decir que todas estas mejoras sólo han podido realizarse mediante el empleo de locomotoras más pesadas ó bien reduciendo la carga de los trenes: lo primero ha obligado al refuerzo de la vía y de los puentes metálicos, y lo segundo á la creación de trenes suplementarios, todo lo cual ha producido el consiguiente aumento de gastos, tanto de personal como de material.

No son menos importantes las mejoras realizadas en las condiciones de confort y seguridad. Véase sino cuánto en tal sentido representa la aplicación de la intercomunicación en los trenes; la construcción y la circulación de

coches con pasillos, coches con *bogies,* coches-camas, coches-restaurants, coches-bars; y el establecimiento en ellos de retretes, del freno continuo automático, del alumbrado eléctrico, de las señales de alarma, de la calefacción por medios perfeccionados, etc. Fíjese la atención en que todo esto aumenta considerablemente el peso muerto que se ha de transportar y, por consiguiente, el coste de la tracción, sin contar con que la mayoría de los aparatos indispensables para realizar tales mejoras son de funcionamiento delicado, y sujetos, por lo tanto, á desarreglos que requieren el natural aumento de gastos para la conservación y reparación del material móvil, y llevan consigo la necesidad de crear nuevas plazas para los agentes especiales que en los trenes, en las estaciones y en los talleres han de cuidar del funcionamiento y conservación de tales aparatos en sus distintos servicios.

El establecimiento en las estaciones y en la vía de instalaciones de segu-

ridad, como los enclavamientos y señales, las vías muertas, etc., así como la construcción de estaciones nuevas y de retretes modernos para substituir los edificios antiguos é insuficientes, exigen asimismo mayor personal para la limpieza y la conservación, y suponen por lo tanto mayores gastos que vienen á aumentar más y más el presupuesto de Explotación. Y en este mismo orden de ideas hay que señalar los requerimientos incesantes para que las Compañías construyan nuevas estaciones y apeaderos, cuyo habilitamiento supone nuevos gastos de personal, de impresos, de alumbrado, etcétera, etc., con la agravante de que tales estaciones casi nunca dan un producto líquido apreciable, porque, aun cuando aparentemente lo den, sucede en muchos casos que no es esto sino efecto de las pérdidas experimentadas en las estaciones inmediatas por efecto de la nuevamente construída, á la que acude gran parte del tráfico que antes acudiera á sus vecinas.

MEDIDAS TOMADAS EN FAVOR DEL PERSONAL.— Han aumentado también en proporción muy sensible los gastos por efecto de las medidas tomadas en favor del personal. Se han subido los sueldos de varios empleados, se les han concedido gratificaciones ó primas de varias clases, se ha desarrollado el servicio médico gratuito, se ha proporcionado habitación á muchos agentes á expensas de las Compañías, se han construído escuelas para los hijos de los empleados, y sobre todo ha crecido por modo increíble lo que se gasta por cuanto se relaciona con las instituciones de previsión, cajas de retiro, socorros al personal dado de baja, accidentes del trabajo, reducción de las horas de servicio, concesiones de licencias y permisos. Asombraría á muchos que quizás ni lo sospechan, lo que por tales conceptos invierten hoy las Compañías ferroviarias sobre lo que invertían no hace muchos años.

GASTOS DE ESTABLECIMIENTO.—La enumeración que se acaba de hacer de los aumentos en los gastos de explotación indica ya desde luego cuáles han de ser los aumentos correspondientes en los gastos de establecimiento, pues es evidente que las grandes adquisiciones de locomotoras, coches y vagones, las importantes ampliaciones de las estaciones, la colocación de la doble vía en varias líneas, la construcción de habitaciones para los empleados antiguos y para los nuevos que el propio crecimiento del tráfico exige por efecto de la rebaja de las tarifas, obligan á las Compañías á cuantiosos gastos que forzosamente tienen que cargarse á la cuenta de primer establecimiento. Y, como en circunstancias normales los fondos de esta cuenta sólo pueden levantarse por medio de la emisión de obligaciones, resulta que los intereses y la amortización de estas obligaciones nuevas vienen á gravar más y más las cargas de la explotación; y así se llega al extremo de que todos los aumentos de los productos son absorbidos, con

exceso, por los aumentos de los gastos y de las cargas, y de que los productos líquidos quedan muy reducidos ó anulados.

Véanse á continuación las cantidades cargadas por la Compañía de M. Z. A. á la cuenta de primer establecimiento en los años de 1900 á 1904, ambos inclusive, con motivo de la colocación de la doble vía, de la adquisición extraordinaria de material móvil y de la ampliación de estaciones:

Año 1900	5.268.923,75	ptas.
» 1901	9.954.504,91	»
» 1902	5.493.171,52	»
» 1903	12.912.396,78	»
» 1904	8.946.907,69	»
TOTAL. .	42.575.904,65	ptas.
que dan un promedio anual de	8.515.180	»

La Compañía del Norte ha podido *vivir* varios años sin emitir nuevas obligaciones ni aumentar su cuenta de primer establecimiento porque, de resultas de pagar en pesetas sus obligaciones mientras se tramitaba el convenio

con sus acreedores, quedóle disponible en cada uno de dichos años una gran cantidad para atender á las adquisiciones del material móvil y á los nuevos establecimientos de vías y estaciones; pero hay que fijarse en el siguiente cuadro de los resultados definitivos de los productos de dicha Compañía en los últimos doce años:

AÑOS	EXCEDENTE de productos	INSUFICIENCIA de productos	OBSERVACIONES
1893	»	4.515.968,30	El cambio importó 9.099.900,79 ptas.
1894	»	5.495.639,21	» » » 9.208.114,69 »
1895	»	1.788.953,69	Se pagaron por cambio solamente en una pequeña parte del año 1.041.524,88 ptas.
1896	»	1.220.594,96	No se pagó nada en francos.
1897	»	797.683,67	» » » »
1898	417.924,73	»	» » » »
1899	12.662.750,95	»	» » » »
1900	251.836,21	»	Se pagó en francos, pero se amortizó por subasta.
1901	179.995,36	»	» » » » »
1902	938.099,00	»	» » » » »
1903	1.579.951,85	»	» » » » »
1904		2.616.392,61	» » » » »

Puede decirse, pues, que la economía obtenida por la Compañía del Norte en los años de 1895 á 1899, inclusives, importa unos 50 millones de pesetas, y que la obtenida en los cinco años de 1900 á 1904, inclusives, alcanza á unos 15 millones. He aquí un total de 65 millones de pesetas que en los diez años referidos, y aparte la formación de las reservas á que el convenio obligaba á la Compañía, se han empleado en la doble vía, en material nuevo y en mejoras de todas clases, sin tener que cargar nada de ellos á la cuenta de primer establecimiento. Hasta llegar al año 1905 no se ha visto obligada la Compañía del Norte á hacer su última emisión de 80,000 obligaciones que le ha producido unos 34 millones más de pesetas para poder hacer frente á los gastos de la cuenta de primer establecimiento.

En vista de todo esto puede decirse pues que han llegado ya las Compañías á un punto en que se impone el alto en el camino emprendido; y no hay que decir si cabe, en este punto, aceptar

nada que se parezca á una rebaja de tarifas que sólo vendría á agravar la situación. Han de pensar seriamente los administradores y directores de las Compañías españolas en la improcedencia de toda nueva mejora en los servicios ferroviarios mientras no quede asegurado el pago de los salarios á los empleados, de los suministros á los abastecedores y de los cupones y amortizaciones á los obligacionistas, pues estos tres elementos son los que constituyen sus deudas más sagradas, y, cumpliendo con ellas ante todo, cumplen sus compromisos con el público y con el Gobierno. Han de resistir con toda energía las Compañías, en este terreno, toda imposición que pusiera en peligro el cumplimiento de aquellos compromisos, con el mismo derecho y con el mismo tesón con que todo buen Ministro de Hacienda resiste las imposiciones del público que tiendan á la rebaja del presupuesto de ingresos de la nación, y pone coto á los aumentos de gastos que le piden los demás colegas para sus respectivos ministerios. Han

de hacerse cargo todos, por fin, de que las tarifas son en realidad la garantía hipotecaria ofrecida por las Compañías á sus obligacionistas, puesto que lo inmueble de su propiedad ha de pasar forzosamente á ser propiedad del Gobierno al terminarse los plazos de las concesiones; y de que, por consiguiente, todo atentado contra las tarifas que por virtud de las rebajas que se pretenden pudiera traducirse en una insuficiencia de productos que no permitiera el pago de los intereses y de las amortizaciones á los obligacionistas, no sería más que una violación del derecho de éstos y una conminación á las Compañías para que faltaran al deber sagrado de pagar sus deudas.

Y ahora, para que se vea prácticamente, con toda la *elocuencia de los números*, según la frase corriente, la verdad de cuanto se acaba de decir sobre el punto á que han llegado las Compañías con los grandes aumentos sufridos en los gastos, de algunos años á esta parte, véase lo que ha pasado en las dos grandes redes españolas del Norte

y de M. Z. A. en los seis últimos años transcurridos desde 1899 hasta 1904, inclusives; y he de advertir que he escogido estos últimos seis años, no sólo porque son los años en que se han realizado la mayor parte de los grandes aumentos de gastos referidos, sino porque han sido los años más favorables al desarrollo del tráfico experimentado después de la terminación de la guerra con los Estados Unidos. Atiéndase, después de esto, á que las Compañías del Norte y de M. Z. A. son las más ricas entre las españolas, y á que la de M. Z. A. es la única de las grandes Compañías que ha podido repartir algún dividendo á sus accionistas, y júzguese imparcialmente sobre lo que resulta del estudio atento de los seis estados que á continuación se exponen.

En los estados núm. 1 y núm. 2 se encuentran los datos más importantes de la explotación de las Compañías del Norte y de M. Z. A. durante los seis años dichos, de 1899 á 1904; y en los estados números 3 y 4 se pueden ver las diferencias que en más ó en menos re-

sultan, comparando el último con el primero de los años referidos, respecto á los datos consignados en los estados anteriores. Y en los estados números 5 y 6 pueden apreciarse los ingresos y gastos totales de las dos grandes Compañías citadas durante los seis años antes indicados.

Estado número 1. Datos más

de la explotación del Norte correspondientes

	1899
Longitud total explotada	3.656 Km.
Producto kilométrico	28.569P.59
Coeficiente de explotación	40,39
Número de viajeros	8.730.049
Número de viajeros-kilómetro	574.555,835
Recorrido medio de un viajero	66 Km.
Producto medio por viajero y kilómetro	0P.050
Número de toneladas.	5.293.291
Número de toneladas kilométricas	833.014,423
Recorrido medio de una tonelada.	157 Km.
Producto medio por tonelada y kilómetro	0P.075
Recorrido kilométrico de los trenes	14.411.135
Producto medio por kilómetro de recorrido de tren.	7,24 P.
Gasto medio por kilómetro de recorrido de tren .	2,92 P.
Producto neto por kilómetro de recorrido de tren.	4,32 P.

IMPORTANTES

Á LOS EJERCICIOS DE 1899 Á 1904, INCLUSIVES

AÑOS				
1900	1901	1902	1903	1904
3.656 Km.	3.656 Km.	3.656 Km.	3.656 Km.	3.674 Km.
29.535P.73	29.937P.71	31.705P.07	32.237P.73	31.975P.96
43,22	49,25	46,81	46,29	50,41
8.900.983	9.315.645	9.812.371	10.101.363	10.366.040
553.327,788	568.165,895	596.482,082	610.394,435	609.300,823
62 Km.	61 Km.	61 Km	60 Km.	58 Km.
0P.053	0P.052	0P.051	0P.050	0P.048
5.332.772	5.524.804	5.752.273	6.161.109	6.161.180
919.313,665	922.735,467	967.561,087	1.004.590,749	1 002.911,410
172 Km.	167 Km.	168 Km.	163 Km.	163 Km.
0P.072	0P.073	0P.071	0P.070	0P.068
15.350.265	16.054.747	16.690.272	16.751.425	17.297.179
7,05 P.	6,82 P.	6,94 P.	7,03 P.	6,79 P.
3,04 P.	3,35 P.	3,25 P.	3,25 P.	3,42 P.
4,01 P.	3,47 P.	3,69 P.	3,78 P.	3,37 P

Estado número 2. DATOS MÁS

DE LA EXPLOTACIÓN DE M. Z. A. CORRESPONDIENTES

	1899
Longitud total explotada	3.650 Km.
Producto kilométrico.	24.605P.46
Coeficiente de explotación	39,33
Número de viajeros	7.451.310
Número de viajeros-kilómetro	469.498,980
Recorrido medio de un viajero	63 Km.
Producto medio por viajero y kilómetro	0P.056
Número de toneladas.	4.526.449
Número de toneladas kilométricas	694.873,311
Recorrido medio de una tonelada.	153 Km.
Producto medio por tonelada y kilómetro	0P.0797
Recorrido kilométrico de los trenes	14.090.706
Producto medio por kilómetro de recorrido de tren.	6,33 P.
Gasto medio por kilómetro de recorrido de tren .	2,52 P.
Producto neto por kilómetro de recorrido de tren.	3,81 P.

IMPORTANTES

Á LOS EJERCICIOS DE 1899 Á 1904, INCLUSIVES

AÑOS				
1900	1901	1902	1903	1904
3.650 Km.	3.650 Km.	3.650 Km.	3.650 Km.	3.650 Km.
25.473P.55	25.963P.97	27.764P.73	28.235P.47	28.462P.49
40,07	40,05	40,60	42,68	43,36
8.153.283	8.827.929	10.339.635	11.183.539	11.671.128
488.014,846	497.511,161	533.650,085	554.055,093	576.432,527
60 Km.	56 Km.	51 Km.	50 Km.	49 Km.
0P.05309	0P.05257	0P.0514	0P.0521	0P.05096
4.855.774	5.099.463	5.336.619	5.610.397	5.690.484
761.854,263	804.486,395	881.327,180	921.660,337	903.075,846
157 Km.	158 Km.	165 Km.	164 Km.	158 Km.
0P.07684	0P.07432	0P.07271	0P.0693	0P.07147
14.905.923	15.370.970	16.600.054	17.399.648	18.289.199
6,24 P.	6,16 P.	6.10 P.	5,92 P.	5.68 P.
2,52 P.	2,48 P.	2,49 P.	2,53 P.	2,47 P.
3,72 P.	3,68 P.	3,61 P.	3,39 P.	3,21 P.

Estado n.º 3 DIFERENCIAS QUE ACUSAN LOS DATOS MÁS IMPORTANTES DE LA EXPLOTACIÓN DEL NORTE, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO DE 1904, CON RELACIÓN Á LOS DEL EJERCICIO DE 1899

	DIFERENCIAS EN 1904		Tanto por 100 que representa
	En más	En menos	
Longitud total explotada	18 Km.	»	0,492
Producto kilométrico	3.406P.37	»	11,923
Coeficiente de explotación	10,02	»	24,808
Número de viajeros	1.635.991	»	18,740
Número de viajeros-kilómetro	34.744,988	»	6,047
Recorrido medio de un viajero	»	8 Km.	12,121
Producto medio por viajero y kilómetro	»	0P.002	4,000
Número de toneladas	867.889	»	16,396
Número de toneladas kilométricas	169.896,987	»	20,395
Recorrido medio de una tonelada	6 Km.	»	3,821
Producto medio por tonelada y kilómetro	»	0P.007	9,333
Recorrido kilométrico de los trenes	2.886.044	»	20,026
Producto medio por kilómetro de recorrido de tren	»	0,45 P.	6,215
Gasto medio por kilómetro de recorrido de tren.	0,50 P.	»	17,123
Producto neto por kilómetro de recorrido de tren	»	0,95 P.	21,990

Estado n.º 4

DIFERENCIAS QUE ACUSAN LOS DATOS MÁS IMPORTANTES DE LA EXPLOTACIÓN DE M. Z. A., CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO DE 1904, CON RELACIÓN Á LOS DEL EJERCICIO DE 1899

	DIFERENCIAS EN 1904		Tanto por 100 que representa
	En más	En menos	
Longitud total explotada	»	»	»
Producto kilométrico	3.857P.03	»	15,675
Coeficiente de explotación	4,03	»	10,246
Número de viajeros	4.219.818	»	56,631
Número de viajeros-kilómetro	106.933,547	»	22,776
Recorrido medio de un viajero	»	14 Km.	22,222
Producto medio por viajero y kilómetro	»	0P.00504	9
Número de toneladas	1.164.035	»	25,716
Número de toneladas kilométricas	208.202,535	»	29,962
Recorrido medio de una tonelada	5 Km.	»	3,268
Producto medio por tonelada y kilómetro	»	0P.00823	10,326
Recorrido kilométrico de los trenes	4.198.493	»	29,796
Producto medio por kilómetro de recorrido de tren	»	0,65 P.	10,268
Gasto medio por kilómetro de recorrido de tren	»	0,05 P.	1,984
Producto neto por kilómetro de recorrido de tren	»	0,60 P.	15,748

Estado n.º 5 — Ingresos y gastos totales durante los Ejercicios

CONCEPTOS	1899
	Pesetas
Productos de la explotación.	104.150.421,81
Productos independientes de la explotación	321.260,67
TOTAL.	104.771.682,48
Gastos de la explotación	43.349.437,70
PRODUCTO NETO	61.422.244,78
CARGAS DE LA EXPLOTACIÓN	
Intereses y amortización de obligaciones y bonos . . .	47.163.630,44
Intereses, comisiones y cambio sobre pagos diversos hechos en el extranjero.	1.563.397,58
Cambio y depreciación de moneda sobre pago de cupones y obligaciones amortizadas.	32.465,81
Saldos de cuenta de «Ejercicios cerrados»	»
TOTAL.	48.759.493,83
PRODUCTO LÍQUIDO. . .	12.662.750,95
INSUFICIENCIA	»
DIVIDENDO REPARTIDO POR ACCIÓN	0
UTILIDADES REALIZADAS POR EL ESTADO . .	17.850.836,38

DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE
DE 1899 Á 1904, INCLUSIVES

AÑOS				
1900	1901	1902	1903	1904
Pesetas	*Pesetas*	*Pesetas*	*Pesetas*	*Pesetas*
107.982.625,95	109.452.277,98	115.913.763,68	117.861.139,94	117.479.678,99
265.790,22	2.772.990,18	373.455,69	310.537,76	369.529,37
108.248.416,17	112.225.268,16	116.287.219,37	118.171.677,70	117.849.208,36
51.849.519,11	53.910.706,30	54.260.775,10	55.774.867,96	59.388.782,47
56.398.897,06	58.314.561,86	62.026.444,27	62.396.809,74	58.460.425,89
48.240.390,67	48.673.385,00	48.653.722,09	48.672.644,29	48.765.162,61
7.523.533,24	»	20.588,77	»	112.037,41
383.136,94	8.963.701,52	12.414.084,41	11.636.674,92	12.199.618,48
»	497.479,98	»	507.538,68	»
56.147.060,85	58.134.566,50	61.088.345,27	60.816.857,89	61.076.818,50
251.836,21	179.995,36	938.099,00	1.579.951,85	»
»	»	»	»	2.616.392,61
0	0	0	0	0
17.057.419,14	19.518.007,86	18.625.342,74	22.539.919,61	20.910.124,01

Estado n.º 6

Ingresos y gastos totales durante los ejercicios

		1899
		Pesetas
Productos de la explotación	Ingresos del tráfico	89.809.954,94
	Ingresos varios fuera del tráfico	770.496,22
	Total	90.580.451,16
Gastos de la explotación	Personal	18.623.907
	Material	17.007.701,66
	Total	35.631.608,66
	PRODUCTO NETO	54.948.842,50
Cargas de la explotación		
Intereses y amortización de obligaciones		38.042.646,85
Derechos de transmisión de acciones y obligaciones y gastos del Servicio de pago de cupones		280.483,16
Quebranto por el cambio		9.409.186,17
Gastos de vigilancia del Gobierno		353.775
	Total	48.086.091,18
	PRODUCTO LÍQUIDO	6.862.751,32
DIVIDENDO REPARTIDO POR ACCIÓN		9
TANTO POR CIENTO SOBRE Ptas. 475 POR ACCIÓN		1,89
UTILIDADES REALIZADAS POR EL ESTADO		17.735.646

DE LA COMPAÑÍA DE M. Z. A.

DE 1899 Á 1904, INCLUSIVES

AÑOS				
1900	1901	1902	1903	1904
Pesetas	*Pesetas*	*Pesetas*	*Pesetas*	*Pesetas*
92.978.446,69	94.768.497,08	101.341.251,86	103.059.465,53	103.888.101,49
512.642,83	669.731,94	444.609,58	216.334,64	402.900,04
93.491.089,52	95.438.229,02	101.785.861,44	103.275.800,17	104.291.001,53
19.582.430,67	20.129.599,79	21.949.661,69	23.123.706,07	24.418.524
17.883.042,30	18.101.003,42	19.383.374,95	20.956.014,44	20.808.636,61
37.465.472,97	38.230.603,21	41.333.036,64	44.079.720,51	45.227.160,61
56.025.616,55	57.207.625,81	60.452.824,80	59.196.079,66	59.063.840,92
39.158.098,13	39.219.833,90	39.483.743,11	40.077.288	42.394.927,41
631.006,62	346.286,60	345.070,89	413.575,90	382.142,41
11.548.430,07	11.982.092,20	11.385.383,65	12.413.248,61	13.006.274,67
353.775	631.160,22	353.775	353.775	353.775
51.691.309,82	52.179.372,92	51.567.972,65	53.257.887,51	56.137.119,49
4.334.306,73	5.028.252,89	8.884.852,15	5.938.192,15	2.926.721,43
9	6	12	8	5
1,89	1,26	2,53	1,68	1,05
17.011.362	17.212.099	20.116.240	19.473.780,94	18.098.844,23

Resulta del estudio atento y detenido de los estados anteriores lo siguiente, sobre lo que es indispensable que fijen su atención cuantas personas se preocupen con espíritu recto de la situación de los ferrocarriles españoles y de la parte importantísima que de la riqueza nacional éstos representan.

Resulta que desde 1899 á 1904 han aumentado *los productos de la explotación*:

de la Compañia del Norte en

Pesetas 13.029.257,18 ó sea en 12,47 por 100

y de la Compañía de M. Z. A. en

Pesetas 13.710.550,37 ó sea en 15,14 por 100

pero resulta asimismo que han aumentado también en dicho período *los gastos de la explotación*:

de la Compañía del Norte en

Pesetas 16.039.344,77 ó sea en 37,00 por 100

y de la Compañía de M. Z. A. en

Pesetas 9.595 551,95 ó sea en 26,93 por 100

debiendo llamar la atención especialmente sobre que de este último crecimiento de los gastos de la explotación en la Compañía de M. Z. A. corresponden

Pesetas 5.794.617 ó sea 31,11 por 100 á aumentos en el personal y

Pesetas 3.800.934,95 ó sea 22,35 por 100 á aumentos en el material.

Como se ve, pues, en los seis años referidos, el *producto neto* de la Compañía del Norte ha *disminuído* en pesetas 2.961.818,89, ó sea en 4,82 por 100; y el *producto neto* de la Compañía de M. Z. A. ha aumentado en 4.114.998,42 pesetas ó sea en 7,49 por 100.

Respecto á lo que han crecido las *cargas de la explotación* en el período dicho nada cabe decir por lo que toca á la Compañía del Norte, no sólo porque en varios años de este período no se pagaron en francos los cupones de las obligaciones, sino porque holgaría hablar del efecto que pudiera causar en el producto líquido el aumento de las car-

gas de la explotación cuando se ha visto que hasta el producto neto de la Compañía del Norte ha *disminuído* en tal período, en vez de aumentar, por efecto solamente de lo que han crecido los gastos de la explotación.

Por lo que toca á las *cargas de la explotación* de la Compañía de M. Z. A. se ve que en el período referido han aumentado en pesetas 8.051.028,31, ó sea en 16,74 por 100, y que, por efecto de esto, el *producto líquido* de dicha Compañía ha disminuído en pesetas 3.936.029,89 ó sea en 57,35 por 100, lo cual ha determinado una *disminución* de 4 pesetas en el dividendo repartido por acción, ó sea una disminución de 44,44 por 100.

Pero como este aumento en las *cargas de la explotación* está formado por el aumento procedente de las nuevas emisiones de obligaciones y por el que dimana de lo que haya costado de más el cambio de los francos con que han de pagarse los materiales procedentes del extranjero, y los cupones y las amortizaciones de las obligaciones emi-

tidas en tal moneda, pudiera alguien creer que toda la disminución que en el *producto líquido* de la Compañía de M. Z. A. ha producido el aumento de las cargas es debida á la subida de los cambios, y esto no es exacto, porque del examen del estado núm. 6 antedicho se desprende que en 1904 costó el quebranto por el cambio 3.597.088,50 pesetas más que en 1899; y como hemos visto que la disminución del *producto líquido* en tal período fué de 3.936.029,89, resulta que, aun cuando no hubiese aumentado para nada el quebranto por el cambio, todavía hubiese *disminuído* en 338.941,39 pesetas el *producto líquido* de la Compañía de M. Z. A.

No hay que ponderar la *elocuencia* de los números anteriores. Por ellos se ve claramente la imposibilidad en que se encuentran las Compañías de acceder á las rebajas de tarifas que se pretenden, ni de atender á las mejoras en los servicios que se reclaman, en cuanto estas mejoras exijan nuevos aumentos en los gastos de explotación ó de primer establecimiento. Tanto valiera para las

Compañías acceder y atender á lo que indefectiblemente habría de producir su ruina. Y he aquí por donde resulta sin finalidad posible el Real Decreto de 7 de Julio de 1905, tal y conforme fué concebido, esto es, con tendencia á arrancar de las Compañías nuevas rebajas en sus tarifas y á obligarlas á nuevas mejoras en sus servicios, sin indicar siquiera que por los perjuicios que tales reformas las ocasionaran debieran otorgárselas compensaciones adecuadas.

Pudiera haberse considerado inconveniente por el momento toda idea de compensación, y hubiera cabido todavía hacer algo bien favorable para el comercio y hasta para las mismas Compañías con sólo haber encaminado el Real Decreto pura y simplemente al estudio de la numeración de las tarifas y de la nomenclatura y clasificación de las mercancías, siempre de acuerdo con las Compañías, á fin de llegar á que *para todas ellas* existiese, no sólo una misma numeración para las tarifas similares de todas las Compañías, sino

también una sola nomenclatura y una clasificación única para las mercancías, según se estipuló ya en los convenios firmados por el Gobierno y las Compañías más importantes el 14 de Junio de 1896, convenios malogrados por la ley de 19 de Septiembre del mismo año en la que las Cortes quisieron desentenderse de toda idea de reforma y de rebaja de tarifas. Con esto desaparecería gran parte del maremágnum existente de que tanto se quejan y no sin razón los industriales y comerciantes, puesto que resultaría muy aclarado cuanto se refiere á tarifas si de antemano se supiera que todas las que llevasen un número determinado, fuesen de la Compañía que fueren, sólo habrían de referirse á un servicio ó al transporte de un género de mercancías igualmente determinados; si para cualquiera línea se encontrasen siempre expresadas con nombres idénticos estas mismas mercancías; y si se alcanzase, en fin, que fuesen agrupadas éstas de igual manera y fuesen comprendidas, para la percepción de las tasas, dentro de unas mis-

mas clases en todas las Compañías. Así se hubiese podido llegar, después de los debidos estudios y de detenidas discusiones, á aquello mismo á que sólo pudo llegarse en Francia, donde, como ya se ha dicho, no se pasó de la uniformidad en la manera de expresar las mercancías, aplicable á las tarifas generales y á las especiales de las seis grandes Compañías francesas, del Estado y de las Cinturas de París, y á la distribución de todas las mercancías en seis series ó clases por lo que toca *únicamente* á las tarifas generales, pues por lo que toca á las tarifas especiales hay todavía clases distintas para cada Compañía. Pero ha sido muy otra la pretensión del Real Decreto y de los productores por él convocados; y por esto habrá de resultar forzosamente estéril la labor que se propusieron.

Aún podía haberse pretendido con fundadas esperanzas de éxito la unificación de las tarifas dentro de cada Compañía, á tenor de la autorización otorgada por la ley de 4 Junio de 1863, aun cuando dicha unificación perjudi-

case á las Compañías, si de buenas á primeras se hubiesen ofrecido á éstas las debidas compensaciones para evitar tales perjuicios; pero tampoco anduvo por este lógico y racional camino el Real Decreto de que se trata, ni por él supieron orientarse los productores. Y, en fin, aún pudiera haberse pretendido franca y lealmente la rebaja de ciertas tarifas, que se considerase conveniente para la generalidad de la nación, si desde luego, como se hizo antes de presentar á las Cortes los proyectos de las leyes llamadas de auxilios á los ferrocarriles, de 1892, 1894 y 1896, se hubiese pactado con dichas Compañías á fin de que no redundara en daño de éstas el beneficio que quería otorgarse á los demás; bien autorizando un aumento de otras tarifas que compensara la disminución pretendida en aquéllas, como se hizo en los proyectos de 1892 y 1894; bien concediendo á las Compañías un aplazamiento de los términos de las concesiones de sus líneas, como en el proyecto de 1896; bien con algunas modificaciones en la legislación ó

en la reglamentación de los ferrocarriles que permitiera á las Compañías prescindir de gastos ó de trabas gravosas para ellas, como, por ejemplo, los gastos y trabas que ocasiona la vigilancia en ciertos pasos á nivel, ó cualesquiera otros cuya supresión esté en manos del Gobierno disponer y pudiera á las Compañías aprovechar.

IX

CONCLUSIONES

Al resumir y reducir á conclusiones categóricas cuanto se ha expuesto en la primera parte de esta obra sobre el Real Decreto de 7 Julio de 1905, debe repetirse, ante todo, que sin duda hay en las tarifas y en los servicios ferroviarios españoles, como en los de todos los ferrocarriles del mundo, bastante que regularizar y que corregir, no sólo, según ya se ha dicho, por lo que toca á la numeración de las tarifas y á la nomenclatura y clasificación de las mercancías, sino hasta respecto á las condiciones de algunas tarifas especiales que, sin daño para las Compañías y en bien del comercio, pudieran ser nuevamente estudiadas y enmendadas luego. Pero sucede que, la mayor parte de las

veces, de cada uno de estos casos especiales hacen el industrial y el comerciante, por dicho caso afectados, un argumento general contra los servicios y contra todas las tarifas; y para esto no hay razón. Dícese que cada cual habla de la feria según le va en ella; pero no es justo que para corregir el caso particular tal ó cual, realmente digno de corrección, se pretenda generalizar la reforma hasta llegar á términos incompatibles con los intereses de las Compañías, y, á veces, hasta extremos de verdadero antagonismo entre los intereses del particular á cuyo beneficio hubiera de realizarse la corrección y los intereses de otros particulares á quienes tal corrección no convenga.

Aparte, pues, todos estos casos particulares de tarifas especiales dignas de reforma, para cuya enmienda no era ciertamente precisa la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905; y aparte toda idea de normalización en la forma general de las tarifas de todas las Compañías, á fin de hacerlas más comprensibles

para la mayoría del público, lo cual no fué precisamente objeto especial del Real Decreto por medio del que se convocó dicha CONFERENCIA, resultan de cuanto se ha expuesto y razonado al hacer la crítica del referido Real Decreto, las conclusiones siguientes:

1.ª El Real Decreto de 7 Julio de 1905 no puede conducir á finalidad práctica ninguna, dados los términos en que fué redactado; porque en él no se tuvieron en cuenta los antecedentes de la cuestión que se pretendió plantear de nuevo, ni el régimen legal vigente en materia de ferrocarriles, ni los derechos y deberes de las Compañías, dimanantes de dicho régimen; porque en él se estableció un procedimiento inadecuado para alcanzar el fin que se perseguía, y se planteó por modo completamente equivocado el concepto de lo que son las tarifas ferroviarias y de cómo se desarrollaron; y, en fin, porque se señaló en él una tendencia deplorable, por lo ilógica, á la uniformidad de las tarifas y se patro-

cinó ya, *á priori,* una rebaja de dichas tarifas, imposible, sin ofrecer á las Compañías las compensaciones correspondientes;

2.ª Para la gran mayoría de las líneas españolas es de todo punto impracticable, dentro de la legalidad, cualquiera revisión de las tarifas ferroviarias sin contar con la aquiescencia de las Compañías; y para buena parte de las demás fuera indispensable, para proceder á dicha revisión, el cumplimiento de la información impuesta por el Reglamento de 28 Mayo de 1878, información que no se ha realizado todavía;

3.ª A pesar de no haber llegado el caso previsto por la ley para proceder á la rebaja de las tarifas máximas legales de la inmensa mayoría de las líneas españolas, es lo cierto que las Compañías han realizado ya paulatinamente importantísimas rebajas por medio de las llamadas tarifas especiales; y, al punto á que han llegado dichas

Compañías, es imposible que puedan acceder á realizar nuevas rebajas de tarifas ni á establecer nuevas mejoras en los servicios, que provoquen aumentos en los gastos de explotación ó de primer establecimiento, sin que cuenten con las correspondientes compensaciones, ya sea mediante el aumento de otras tarifas, ó mediante la modificación de la legislación ó de la reglamentación vigente, de forma que queden las Compañías relevadas de algunos de los gastos y trabas que dicha legislación ó dicha reglamentación les imponen; y

4.ª Es de todo punto irrealizable la uniformidad de las tarifas ferroviarias que se pretende. A todo lo más á que mediante estudio largo y detenido pudiera llegarse, es á unificar la numeración de todas las tarifas, y, además, á lo que ya fué objeto de convenios firmados por las Compañías españolas más importantes y por el Gobierno antes de que éste presentase á las Cortes el proyecto de ley de 3 Julio de 1896,

convenios que quedaron sin efecto, no ciertamente por culpa de las Compañías, á saber: á la uniformidad en la nomenclatura y en la clasificación de las mercancías para todas las líneas de España, y á la uniformidad de las tarifas para la red de cada Compañía, según la autorización otorgada por la ley de 4 Junio de 1863, á fin de facilitar al público la comprensión de dichas tarifas, en la inteligencia de que tal uniformidad sólo habría de ser realizable mediante el juego natural de baja en unas tarifas y alza en otras, de modo que quedase perfectamente compensado el daño que se causase á las Compañías por la baja, con el beneficio que obtuvieran por el alza. Con llegarse á alcanzar todo esto, se lograría de una vez lo que sólo se alcanzó en Francia después de 27 años de estudios repetidos, pues allí se llegó únicamente, según ya se ha dicho, á la uniformidad en la manera de expresar las mercancías, aplicable á las tarifas generales y á las especiales de las seis grandes Compañías, del Estado y de las grande

y pequeña Cintura de París, y á la distribución de todas las mercancías en seis series ó clases por lo que toca *únicamente* á las tarifas generales, pues por lo que se refiere á las tarifas especiales hay todavía clases diferentes para cada Compañía; y aun hay que advertir que los precios por tonelada y kilómetro ó por escalas de distancias *son muy diferentes* para cada serie de cada Compañía, y no sólo para las tarifas especiales, sino también *para las tarifas generales*.

Barcelona, 10 de Noviembre de 1905.

EPÍLOGO

Escrita la primera parte de esta obra, y en la imprenta ya para la confección de este primer volumen, fué reunida por segunda vez la CONFERENCIA FERROVIARIA el 20 de Noviembre, y en solas seis sesiones dió por terminado su cometido.

Cuanto previ y dejé apuntado en el Capítulo V de esta Primera parte sobre el procedimiento vicioso establecido por el Real Decreto de 7 Julio de 1905 para alcanzar el fin que con la CONFERENCIA se perseguía, quedó bien de manifiesto en las pocas sesiones antedichas. Hubo de confesarse que al iniciar nuevamente por el referido Real Decreto la cuestión de la reforma de

las tarifas ferroviarias, no se habían previsto la complejidad inmensa del asunto ni el estudio largo y concienzudo que requería; hubo de comprenderse la inconveniencia de cuanto se dispuso en el Reglamento respecto á la discusión de las ponencias, puesto que los 21 temas especiales en que fué dividido el verdadero curso de explotación comercial de ferrocarriles que se pretendía discutir, tuvieron que ser reducidos á cuatro agrupaciones generales que, más que discutidas separadamente, dieron sencillamente pie á que se pronunciasen varios discursos sobre dichas cuatro agrupaciones á la vez; hubo de verse cómo las ponencias, de las que candorosamente parecía que se esperaban conclusiones unánimes, no daban de sí más que dictámenes contradictorios é irreductibles; hubo de reconocerse que la forma oral era la menos á propósito para tratar negocios tan complicados y minuciosos, á la vez que de estudio árido y prolijo, de suyo incompatibles con las generalizaciones y las peroraciones de uso común en las

reuniones públicas; hubo de penetrarse todo el mundo de que no podían tener valor alguno, ni equitativo ni legal, los votos que en la CONFERENCIA se emitieran, siquiera fuesen sólo consultivos, y así se desistió de toda votación aun cuando todo se había dispuesto para ello prolijamente en el Reglamento, y á pesar de que no hubo avenencia entre las partes sobre lo que se discutió; y hubo, en fin, de caerse en la cuenta de que, de no pactar desde un principio y directamente el Gobierno con las Compañías para cualquiera revisión de tarifas que quisiera hacerse, según se establece en la ley de 4 Junio de 1863, y según hizo el Gobierno de 1896 antes de presentar su proyecto de ley de 3 de Julio del mismo año, ó bien de no continuarse por el camino de la información legal emprendido por la Real Orden de 5 Diciembre de 1900, no cabía otra salida que la de nombrar una comisión por el estilo de la que nombraron los Gobiernos de 1876 y de 1882, encargada de estudiar, en general, tan complejos

asuntos, y, en particular, los resultados de las ponencias de la CONFERENCIA, para proponer luego lo que se estime conveniente.

Por esto pudiera haber empezado el Real Decreto de 7 Julio de 1905, y seguramente no hubiese quedado menos ilustrada la cuestión, puesto que, sin duda alguna, hubieran hallado los individuos de la Comisión nuevamente nombrada cuantos elementos de juicio les hubiesen sido necesarios en las propias entidades que acudieron á la CONFERENCIA, si de ellas los requirieran, aun en el caso de que no tuvieran ya bastantes con los luminosos dictámenes de la comisión nombrada en 1882 y con la notable y copiosísima información resultante de la Real Orden de 5 Diciembre de 1900.

Verdad es que á la Comisión nuevamente nombrada por Real Decreto de 1.º Diciembre de 1905 se le ha dado el carácter de permanente; pero desde luego y muy especialmente se le ha encargado que se dedique al estudio de las ponencias de la CONFERENCIA DE

1905; no estará de más, por consiguiente, un examen atento y una discusión completa de cuanto se ha expuesto en las referidas ponencias, examen y discusión que dedicaré especialmente á la Comisión referida y que constituirá el segundo volumen de esta obra.

Barcelona, 4 de Diciembre de 1905.

INDICE

—

		Págs.
Prólogo		7
Primera parte. — Crítica del Real Decreto de 7 de Julio de 1905		43
I.	El Real Decreto y el Reglamento	45
II.	Antecedentes que debieron tenerse en cuenta en el Real Decreto	67
III.	Régimen legal vigente de las tarifas y de la explotación comercial de los ferrocarriles	91
IV.	Derechos y deberes de las Compañías, dimanantes del régimen legal vigente que debió ser base del Real Decreto de 7 de Julio de 1905	111
V.	Procedimiento vicioso establecido por el Real Decreto para alcanzar el fin que persigue	129
VI.	Equivocado concepto del establecimiento y desarrollo de las tarifas, expuesto en el Real Decreto	149